Transports Canada Transport Canada

TP 6980F
(6/2012)

Numéro 2/2012

Feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

Reproduit avec la permission de Kelowna Flightcraft Ltd.

TC-1004586

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Prenez garde 3
Aéronefs 5
Moteurs 15
Consignes de navigabilité (CN) relatives aux équipements 16
Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIB) 17
Rapports de difficultés en service (RDS) 19
Sites Web de l'aviation civile 34

Page couverture
« Le Convair CV580 "516", numéro de série 22, comme vu sur la couverture, est actuellement exploité par Kelowna Flightcraft, basé à Kelowna, Colombie-Britannique. L'entreprise est également le propriétaire de l'appareil. L'historique d'exploitation de l'aéronef est long et impressionnant; il s'agissait d'un modèle 340-35 dont la livraison originale à Continental Airlines a eu lieu en octobre 1952. Il a ensuite été vendu à North Central Airlines en mars 1959 et converti en modèle CV440 pour améliorer son attrait auprès des passagers. Plus tard en juin 1968, North Central Airlines a demandé à Pacific Aeromotive de convertir l'aéronef en modèle CV580 en l'équipant de moteurs à turbine Allison D13D. Entre juillet 1979 et avril 1997, lorsque Kelowna Flightcraft est devenu propriétaire de l'aéronef, il a changé de propriétaire à huit reprises.

C'est aux États-Unis (FAA) qu'il a reçu sa certification de type originale. Le 15 janvier 2001, Kelowna Flightcraft est devenue titulaire des certificats de type CV240, 340/440 de Convair. L'entreprise était également titulaire du CTS SA93-208 du CV580, soit la conversion « allongée ».

Feedback est une publication trimestrielle de la Division du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, qui informe le milieu aéronautique des problèmes quotidiens déclarés qui ont des conséquences sur la navigabilité des aéronefs au Canada.

Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu de la publication originale, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au magazine *Feedback* de Transports Canada. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit au rédacteur.

Pour obtenir des renseignements concernant la détention d'un droit d'auteur et les restrictions à la reproduction d'articles, veuillez faire parvenir votre correspondance à l'adresse suivante :

Jérémie Laviolette, rédacteur
Feedback
Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : *jeremie.laviolette@tc.gc.ca*
Tél. : 613-952-4360
Téléc. : 613-996-9178

Pour visionner *Feedback* en ligne ou pour la recevoir par courriel, veuillez visiter :
www.tc.gc.ca/magazine-feedback

Les articles publiés dans *Feedback* sont tirés de *rapports de difficultés en service* (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources, conformément à la sous-partie 521 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Les RDS sont habituellement publiés textuellement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude ou le contenu de ces rapports. Seules les erreurs d'ordre orthographique sont corrigées; le contenu peut être abrégé et les renseignements personnels supprimés.

Tout défaut ou événement doit être signalé à Transports Canada par l'entremise du Programme de rapports de difficultés en service. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce programme ou au sujet d'un article du magazine *Feedback*, veuillez communiquer avec le Centre de Transports Canada le plus proche.

Feedback is also available in English.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2012).

ISSN 1925-8437 (En ligne)

TP 6980F
(02/2012)

TC-1004586

PRENEZ GARDE

Mise à jour de Pratt & Whitney

Il y a récemment eu à Pratt & Whitney des préoccupations concernant la circulation d'information dans toute l'industrie. Bien que tous les efforts soit fait pour distribuer toute l'information à jour aux exploitants et aux spécialistes de la maintenance, de l'information pourrais parfois manquer ou ne pas être utilisés correctement. Les bulletins de service (BS) et les lettres d'information sur l'entretien (LIS) sont les principaux moyens d'acheminement de l'information par les constructeurs. Pratt & Whitney a permis l'accès à la liste de ses BS et LIS par son site Web (requiert une ouverture de session). (*www.pwc.ca/fr/service-et-soutien/publications-techniques*)

On a demandé que les deux éléments suivants soient portés à l'attention des exploitants visés :

- LIS n° 200-050 (Automatic Low Cycle Fatigue [LCF] Counting Display) (Afficheur-compteur automatique de fatigue oligocyclique). Cette LIS concerne les moteurs des modèles PW206B et PW206B2 installés dans certains hélicoptères Eurocopter.
- LIS n° GEN-113 concern la fracture d'un boulon du porte-satellites du 1er étage du réducteur d'un moteur PT6. Il s'agit d'une préoccupation courante qui a antérieurement été traitée en 2008 et en 2010, au moyen de mises à jour du manuel de révision, ainsi que le 10 juillet 2008, au moyen d'un avis de difficultés en service. Toutes les installations de révision du moteur PT6 devront être informées des procédures décrites à cet égard.

Pour terminer (et de façon plus générale), il est à remarquer qu'on nous rappelle de nous assurer que le carburant que nous utilisons est exempt de contaminant. Les LIS GEN-091 et GEN-108 fournissent de l'information utile concernant les esters méthyliques d'acide gras. Des limites spécifiques sont établies concernant les niveaux de concentration et les procédures à suivre si ces niveaux sont excédés.

Lorsque Transports Canada a besoin de transmettre de l'information non obligatoire sur la sécurité, une Alerte à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC) est publiée. On peut consulter les ASAC sur le site Web de Transports Canada (*www.tc.gc.ca/aviation-civile-alerte-securite*), anciennement connu sous le nom d'avis de difficultés en service et alertes aux difficultés en service. 🛠

BAE - UK, 3112 — RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE (RDS) N° 20110617008

Double défaillance du circuit hydraulique

En vol, l'aéronef a subi une perte totale de liquide et de pression hydrauliques de la pompe entraînée par moteur de droite. Peu après que l'équipage de conduite a eu signalé cette perte de pression hydraulique, on a remarqué que la pression hydraulique du circuit de l'a pompe entraînée par moteur de gauche était bien inférieure à sa limite opérationnelle, ce qui avait également pour effet d'en empêcher le fonctionnement.

L'équipage a réussi à atterrir malgré cette panne hydraulique totale et, lors de l'inspection de maintenance, il a été établi qu'une soupape antiretour avait permis au reste de la pression de la pompe hydraulique de gauche fonctionnelle de « se décharger » dans le circuit non fonctionnel de la pompe de droite, vidant toute la pression du circuit.

La conception architecturale du circuit hydraulique du BAE 3112 est telle que les deux pompe entraînée par moteur alimentent un seul circuit hydraulique. Les deux pompe entraînée par moteur se partagent donc la demande hydraulique de tout le circuit et elles fournissent un débit ainsi qu'une pression qui suffisent à soutenir les opérations requises de l'aéronef.

Ce type de conception nécessite que l'on isole les deux pompe entraînée par moteur l'une de l'autre, en cas de panne d'une seule pompe. On procède à cet isolement en installant deux soupape antiretour en aval de la sortie de pression de chaque pompe entraînée par moteur

Ces NRV sont des unités de type clapet antiretour entièrement mécaniques qui permettent simplement le débit hydraulique dans une seule direction. Chacune étant placée en aval et en série avec sa conduite hydraulique de sortie de pression de la pompe entraînée par moteur respective, la possibilité qu'une inversion de débit puisse « décharger » et désactionner une pompe entraînée par moteurfonctionnelle est éliminée.

Dans le cadre de l'incident décrit ci-dessus, il y a eu rupture de la conduite d'alimentation de la sortie de pression de la pompe entraînée par moteur de droite, ce qui en a vidé le liquide et la pression vers l'extérieur. À cause de la défaillance non détectée de la soupape antiretour connexe, il y a également eu perte de la pression hydraulique de la pompe entraînée par moteur de gauche.

Avec la coopération du personnel de génie de BAE, on a publié les tâches de maintenance préventive révision temporaire 29/5 et révision temporaire 29/6 pour vérifier le fonctionnement de la soupape antiretour en aval de chaque pompe entraînée par moteur.

On modifie actuellement le calendrier de maintenance pour demander la nouvelle tâche à un intervalle de visite D, dans le cas des aéronefs à faible utilisation, et à un intervalle de 4000 heures de vol, dans le cas des aéronefs à utilisation normale.

Transports Canada Aviation civile informe tous les exploitants, propriétaires et spécialistes de la maintenance du BAE 3112 de cette possibilité de défaillance non détectée de la soupape antiretour ainsi que des tâches de maintenance révision temporaire 29/5 et 29/6 récemment publiées. 🛠

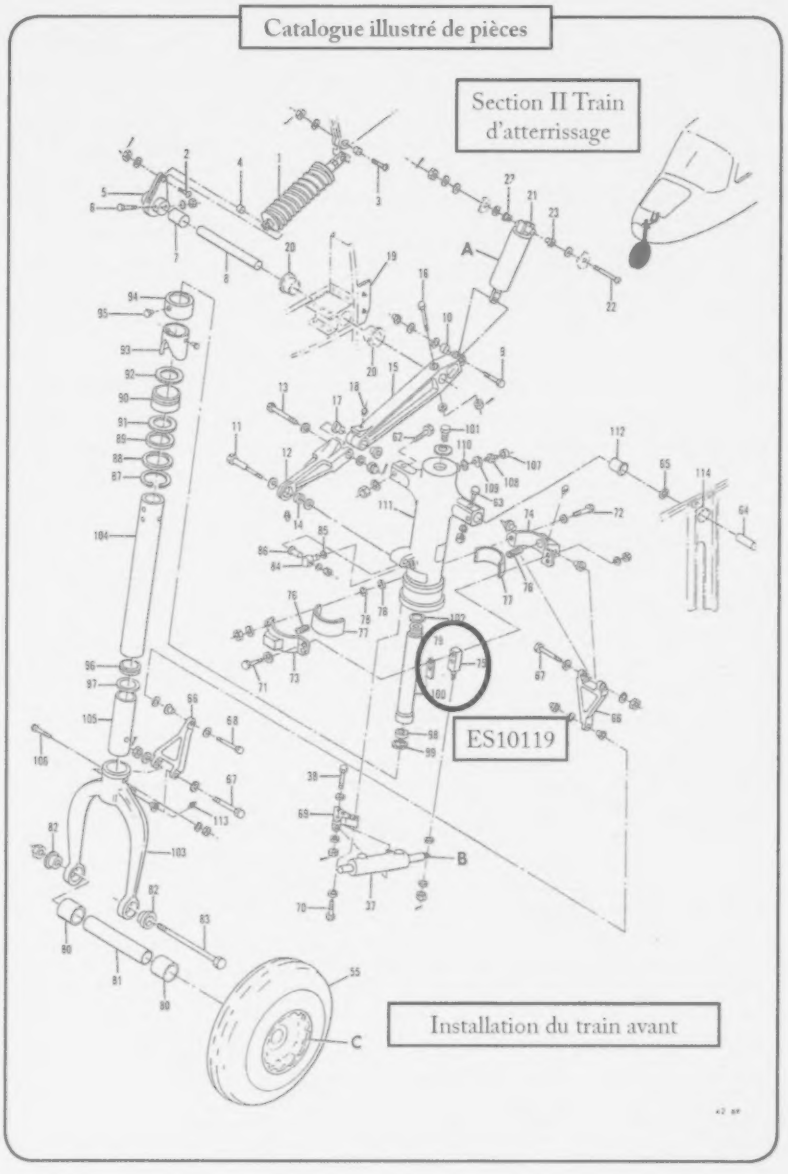
Train avant – mauvais fonctionnement

RDS présenté :

Lors de la course au décollage, à la vitesse de cabrage, le pilote a remarqué un violent shimmy du train avant. L'équipage a rentré le train et il a continué de monter.

Une fois l'aéronef mis en palier, le pilote a sorti le train d'atterrissage pour en examiner le fonctionnement. Cependant, le train avant n'est pas sorti et il n'y a eu aucune indication de position de train « sorti et verrouillé ». On a rentré et sorti le train d'atterrissage plusieurs fois, mais le train avant n'est pas sorti complètement malgré toutes les tentatives à cet effet. L'aéronef est retourné à la base où il a effectué deux survols qui ont permis de vérifier que le train avant était sorti, mais il n'y avait toujours pas d'indication de position de train « verrouillé ». Au toucher des roues, il y a eu mise en drapeau des hélices des moteurs, et le pilote a empêché le plus longtemps possible le contact entre le train avant et la piste, afin de minimiser les dommages.

L'inspection de maintenance a permis d'établir qu'il manquait un boulon raccordant le vérin d'orientation du train avant au train avant. L'arbre d'entretoise d'extrémité du vérin (CIP, page 2-81, fig. 2-19, article 75) manquait. Cet arbre est maintenu à l'intérieur de l'entretoise au moyen d'une goupille cylindrique que l'on a retrouvée cisaillée et qui était tombée, laissant ainsi le train avant libre et sans contrôle.



Commentaires de Transports Canada :

Il semble qu'une installation inadéquate ait été le facteur contributif fondamental dans cet incident, ce qui a mis en danger l'équipage et les autres occupants de cet aéronef.

L'exploitant a pris les mesures internes appropriées pour s'assurer que le personnel de maintenance se conforme strictement aux manuels du constructeur de l'aéronef. 🛠

BAE - UK, 3112 RDS N° 20110921003

Bris du piccolo du capot avant

RDS présenté :

Lors d'une révision majeure, le capot d'entrée du moteur/réacteur de droite a été enlevé; une inspection plus poussée du capot a révélé des rivets desserrés derrière la lèvre d'entrée d'air. Le technicien a retiré la lèvre d'entrée d'air pour mieux examiner les rivets desserrés. Il a constaté que les ferrures de fixation étaient fissurées et avaient percé le piccolo par frottement.

Fissure de la ferrure de fixation du piccolo et dommages causés au piccolo

Le piccolo et les ferrures de fixation ont été remplacés et l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

Des recherches menées avec l'exploitant et les ingénieurs du BAE ont démontré que la fissure des ferrures de fixation du piccolo d'entrée d'air est un défaut connu à l'origine du bulletin de service optionnel 71-JA 930240 publié en 1993 prescrivant le remplacement des fixations soudées par de nouveaux supports flexibles.

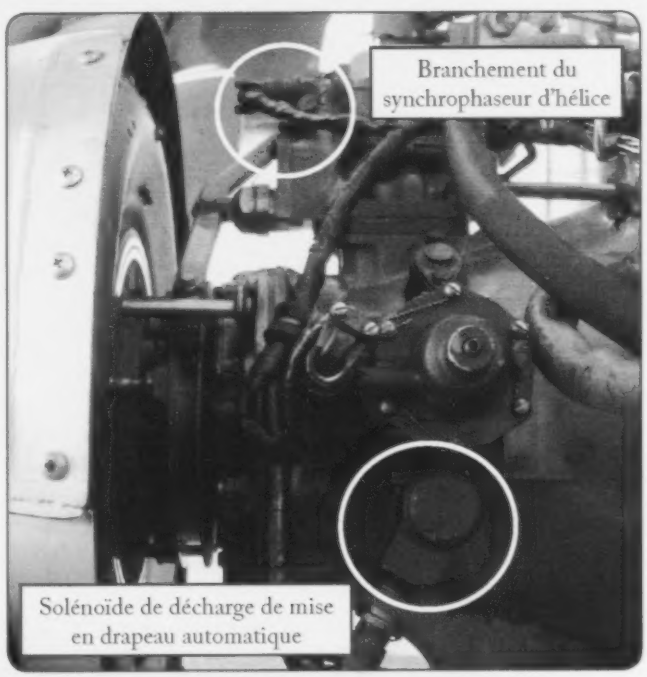
Transports Canada, Aviation civile aimerait informer tous les propriétaires, les exploitants, et les spécialistes de la maintenance de la disponibilité de ce bulletin de service et de l'importance de la mise en œuvre de ses recommandations. 🛠

BEECH 1900C RDS N° 20110505001

Fiches Cannon d'hélices interverties

RDS présenté :

Peu après le départ, le pilote a été confronté à un changement de pas intempestif d'une hélice, celle-ci passant du grand pas à la position de mise en drapeau. Une fois l'aéronef revenu au sol sans encombre, le personnel de maintenance s'est rendu compte que le problème était dû au fait que la fiche Cannon du solénoïde du synchrophaseur d'hélice servant au régulateur d'hélice et celle du solénoïde de mise en drapeau automatique servant au régulateur de survitesse avaient été interverties. En plus d'avoir la même apparence, ces deux fiches Cannon sont situées très près l'une de l'autre, donc le mécanicien doit faire très attention lorsqu'il les rebranche. L'auteur du RDS a également fait savoir que le personnel de maintenance avait procédé à un changement de moteur la veille. Il semble donc apparent que c'est à ce moment-là que les 2 fiches Cannon ont été interverties. L'aéronef en question est équipé de deux moteurs PT6A-65B dotés chacun d'une hélice Hartzell HC-B4MP-3A.



En fonctionnement normal, le synchrophaseur d'hélice envoie une tension d'impulsion au solénoïde du synchrophaseur d'hélice situé sur le régulateur d'hélice afin d'assurer que les deux hélices tournent au même régime. Si ces fiches Cannon sont interverties, l'unité de commande du synchrophaseur d'hélice envoie une tension d'impulsion au solénoïde de décharge de mise en drapeau, ce qui provoque alors une mise en drapeau passagère.

L'auteur de cet envoi a également indiqué qu'un mauvais branchement des prises Cannon pourrait avoir de fâcheuses conséquences en vol, et même plus encore en cas de remplacement simultané des deux moteurs.

Commentaires de Transports Canada :

Il importe de souligner que l'auteur de ce RDS a transmis son rapport dans le but d'empêcher les autres exploitants de commettre la même erreur. Toutefois, tout le personnel de maintenance doit être conscient de la possibilité de ce genre d'erreur et des conséquences qui pourraient en découler.

Transports Canada, Aviation civile (TCAC) recommande un respect strict du tableau intitulé Types de travail *figurant dans la norme 571.10 de la partie V du* Règlement de l'aviation canadien *(RAC). De plus, l'Avis de navigabilité C-010 publié par TCAC sous le titre* Inspection des systèmes de commandes *donne les conseils qu'il faut en matière de certification après maintenance.* 🛠

BEECH B200 RDS N° 20110727003

Ferrures du stabilisateur horizontal – Corrosion de niveau III

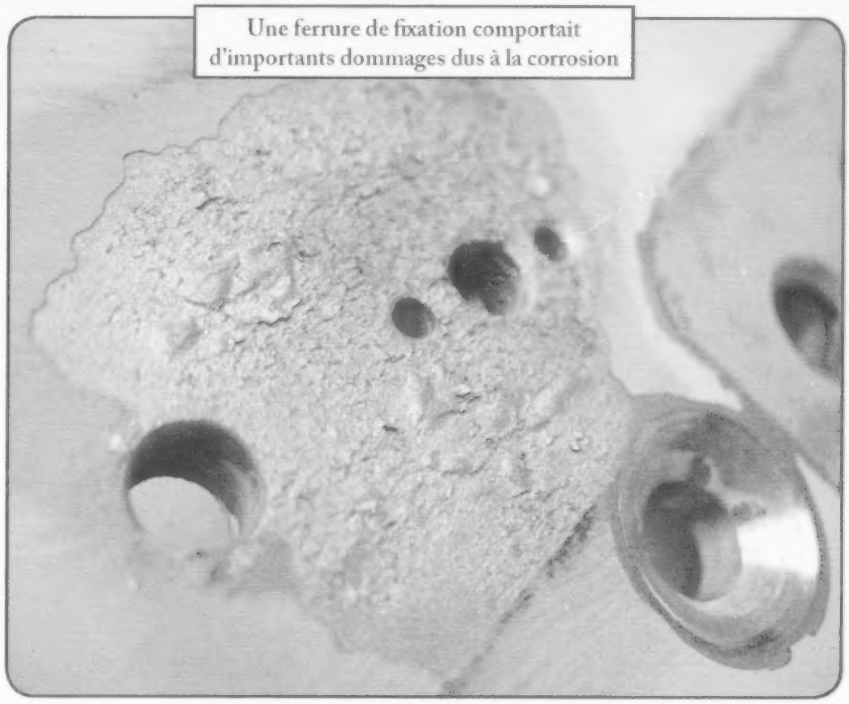
RDS présenté :

Du personnel de maintenance a trouvé des marques de corrosion de niveau III sur les ferrures de fixation supérieure et inférieure du stabilisateur horizontal.

La surface supérieure gauche de la ferrure de fixation supérieure comportait des dommages dus à l'usure par frottement et d'importants dommages dus à la corrosion là où se trouvait l'écrou d'ancrage. De plus, on a trouvé d'importants dommages dus à la corrosion sur la ferrure inférieure et là où se trouvait son écrou d'ancrage.

La même référence (101-620019-1) est utilisée pour les ferrures de fixation supérieure et inférieure.

Une ferrure de fixation comportait d'importants dommages dus à la corrosion



Commentaires de Transports Canada :

La présence de 3 éléments fondamentaux est requise pour qu'il y ait corrosion d'un aéronef : un matériau 2024, une anode en aluminium et une cathode en cuivre. À la base, la corrosion est un phénomène électrochimique complexe qui replace les métaux dans leur état d'origine, ce qui peut donner lieu à une importante perte de résistance du métal d'une pièce ou d'une structure.

Un RDS antérieur signalait une importante corrosion intergranulaire et une ferrure fissurée dans cette même région. Il faut toujours être attentif aux premiers signes de corrosion, comme des dépôts poudreux blancs/gris et des dommages par piqûres/décapage, lesquels peuvent ensuite mener à la formation d'une fissure. 🛠

BOEING, 727 227 RDS N° 20110730001

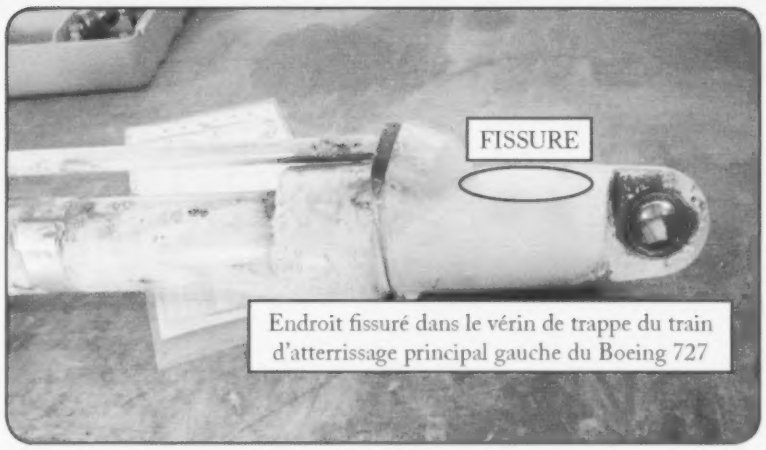
Perte de liquide hydraulique

RDS présenté :

Alors que l'aéronef était en approche, l'équipage a constaté une baisse de la quantité du liquide hydraulique du circuit A et il a décidé de se dérouter vers un endroit où il serait facile de procéder aux travaux de maintenance.

Une inspection de maintenance a révélé que le vérin de la trappe du train d'atterrissage principal gauche était fissuré, d'où la perte de liquide hydraulique.

Le vérin a été remplacé et l'aéronef a été remis en service.



Endroit fissuré dans le vérin de trappe du train d'atterrissage principal gauche du Boeing 727

Commentaires de Transports Canada :

Il y a tout lieu de croire à la présence d'indices antérieurs de propagation de la fissure sur le vérin de la trappe se manifestant par un léger suintement de liquide hydraulique à cet endroit.

Transports Canada, Aviation civile aimerait informer tous les propriétaires, les exploitants et les spécialistes de la maintenance de faire preuve de ténacité et de méticulosité pendant le dépannage de fuites de liquide. 🛠

BOEING, 737 81Q RDS N° 20110726003

Séparation de la bande de roulement d'un pneu

RDS présenté :

Au décollage, le personnel de cabine a signalé au commandant de bord ce qui a été décrit comme un bang. Pendant le vol de croisière, l'équipage de conduite n'a signalé aucun autre problème. À l'atterrissage, on a découvert que la roue principale n° 2 avait subi une séparation importante de sa bande de roulement au cours du décollage précédent, ce qui avait causé des dommages au volet intérieur et au déporteur intérieur.

On a remplacé les roues principales n°s 1 et 2 et effectué toutes les réparations nécessaires au volet et au déporteur pour rendre l'aéronef en bon état de service.

Défaillance de la bande de roulement du pneu d'une roue principale du Boeing 737

Commentaires de Transports Canada :

En raison de l'importance du fonctionnement adéquat de tous les pneus de l'aéronef et de la gravité de cet incident, grâce au système de gestion interne de la sécurité de l'exploitant, il a été établi qu'il est possible que la fréquence de rechapage ait été la cause de cette défaillance.

On a donc établi une limite maximale de 3 rechapages pour la révision de tous les pneus des roues principales.

Transports Canada, Aviation civile aimerait informer tous les propriétaires, les exploitants et les spécialistes de la maintenance de l'importance d'effectuer la maintenance des pneus des aéronefs. 🛠

Défaillance du circuit hydraulique

RDS présenté :

Lors du cabrage au décollage, le voyant d'avertissement de pression hydraulique n° 4 s'est allumé. Le mécanicien de bord a signalé que la quantité de liquide hydraulique avait chuté à zéro après la rentrée du train et, peu après, la tour de contrôle de l'aéroport a signalé que le moteur n° 4 dégageait de la fumée. L'aéronef est revenu et a effectué un atterrissage sans incident.

Lors de l'inspection par l'équipe de maintenance, on a découvert que le corps du collecteur de la soupape de décharge s'était détaché du module hydraulique situé à l'intérieur du pylône n° 4.

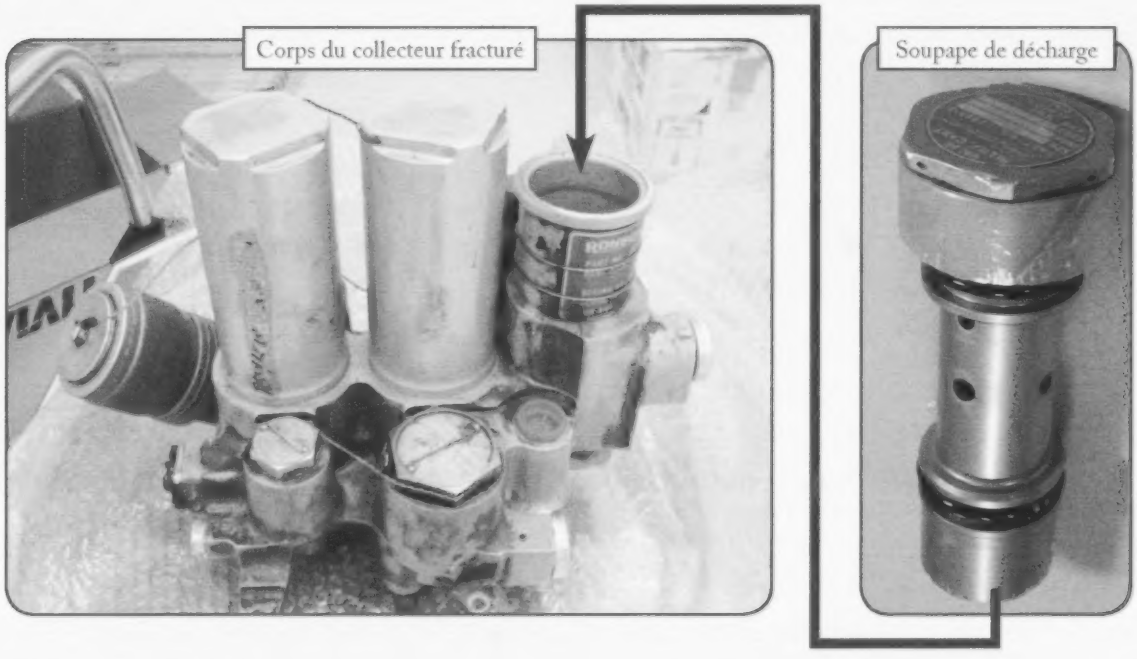
Comme mesure de maintenance préventive, on a inspecté tous les autres modules avant le vol suivant sans trouver aucune anomalie.

On a remplacé le collecteur hydraulique défectueux, rempli le circuit hydraulique et mis l'aéronef en bon état de service.

Commentaires de Transports Canada :

On soupçonne que la défaillance du corps du module hydraulique a été causée par la contrainte qu'a pu imposer un serrage exagéré de la soupape de décharge lors de sa dernière installation, ce qui aurait provoqué la fatigue du métal.

Transports Canada, Aviation civile aimerait informer tous les spécialistes de la maintenance et toutes les installations de révision en atelier des organismes de maintenance agréés de l'importance de respecter tous les couples d'installation figurant dans le manuel de maintenance de l'aéronef et dans le manuel d'entretien de l'équipement. 🛠



Corrosion du dispositif de fixation du stabilisateur

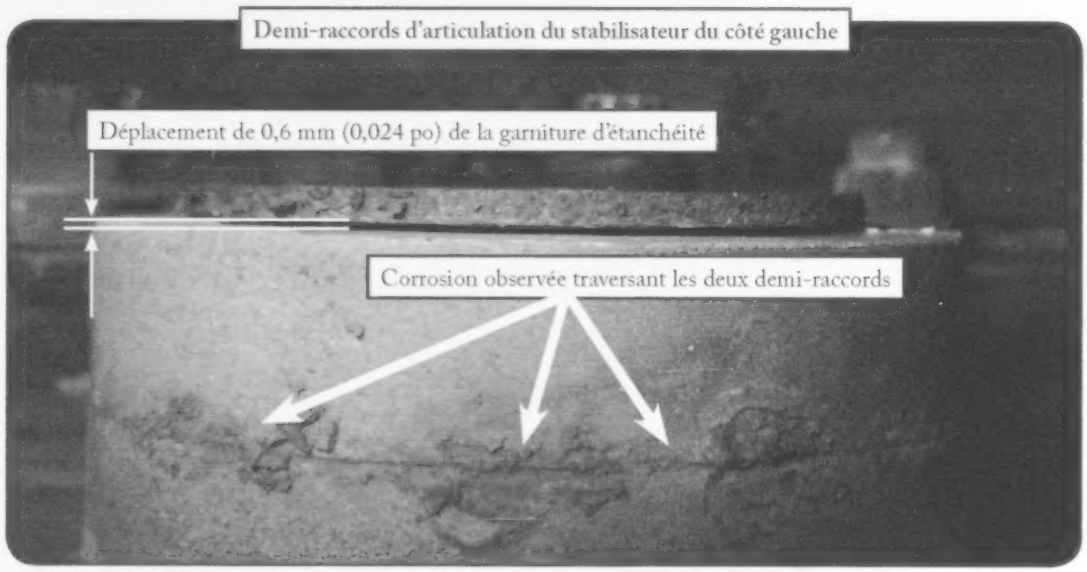
RDS présenté :

Dans le cadre d'une inspection détaillée des raccords d'articulation du stabilisateur effectuée conformément à la tâche 55-320-502, on a observé des traces de corrosion de couleur oxyde de fer traversant les demi-raccords des côtés gauche et droit. Dans le cadre d'une inspection plus détaillée, on a découvert que la garniture d'étanchéité du raccord d'articulation du stabilisateur du côté gauche était déplacée de 0,6 mm (0,024 po).

Pour corriger cette anomalie, on a remplacé les deux raccords.

Commentaires de Transports Canada :

L'inspection périodique de ces raccords d'articulation du stabilisateur est prévue tous les 48 mois ou tous les 4 ans. 🛠



Déplacement de bagues de tourillon de train d'atterrissage principal

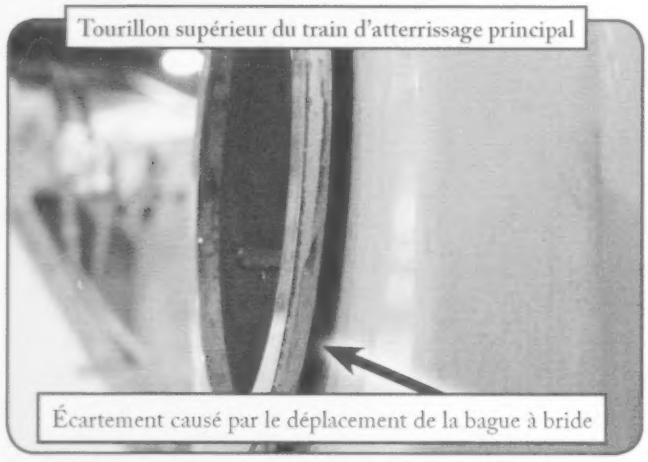
RDS présenté :

Au cours d'une vérification de maintenance lourde, on a découvert que les bagues de tourillon de train d'atterrissage principal avant s'étaient déplacées sur les trains principaux avant gauche et droit.

On a remis les bagues en place conformément au manuel de maintenance des composants de Goodrich et l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada, Aviation civile travaille présentement avec Bombardier, le titulaire du certificat de type de cet aéronef, pour résoudre le problème.



On recommande à tous les exploitants et les spécialistes de la maintenance de porter une attention particulière à cette zone du tourillon de train d'atterrissage principal. 🛠

CESSNA 172E

RDS N° 20110817005

Volant du manche - Brisé

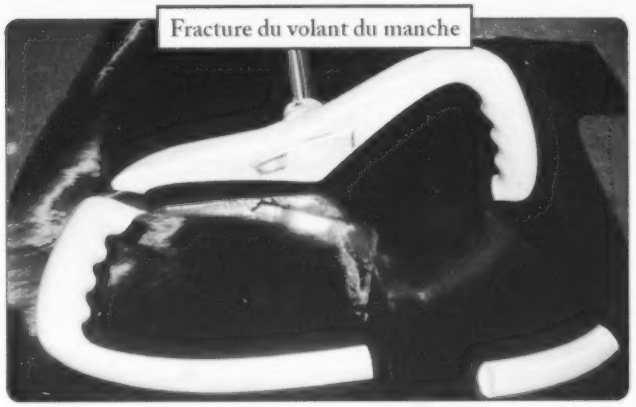
RDS présenté :

Pendant un exercice de décrochage au cours duquel le copilote tirait très faiblement sur le manche (car le pilote tirait déjà assez fort), il y a eu fracture du volant du manche. Après un atterrissage sans incident, un technicien a exercé une petite force sur le volant du manche et une autre partie du volant s'est brisée. Il a été établi que le manche du copilote était fait de plastique et que ses coins supérieur gauche et inférieur droit s'étaient brisés.

La lettre de service (LS) 62-44 de Cessna a été remplacée par la LS 64-8, laquelle exige une inspection avec « essai de traction » et spécifie que la région critique se trouve dans le coin inférieur gauche. Comme l'auteur du RDS a mentionné que cet aéronef en particulier avait été hors service pendant 8 ans, il se peut donc que les effets de l'ensoleillement aient constitué un facteur contributif à cette fracture.

Commentaires de Transports Canada :

La FAA a publié un bulletin spécial d'information de la navigabilité aérienne (SAIB) pour aviser les exploitants qu'il était possible que les volants en plastique ou non métalliques fabriqués entre 1960 et 1964 des Cessna 150, 172, P172, 175, 180, 182, 185, 205, 206, 336 et 337 comportent des fissures.



Fracture du volant du manche

Transports Canada Aviation civile recommande fortement la conformité à la LS 64-8 de Cessna. En particulier, il faut porter attention à l'intérieur des coins supérieurs des volants. Tout volant qui comporte une fissure ou qui échoue l'essai de traction devrait être remplacé par un volant métallique avant le prochain vol. 🛠

CESSNA 182

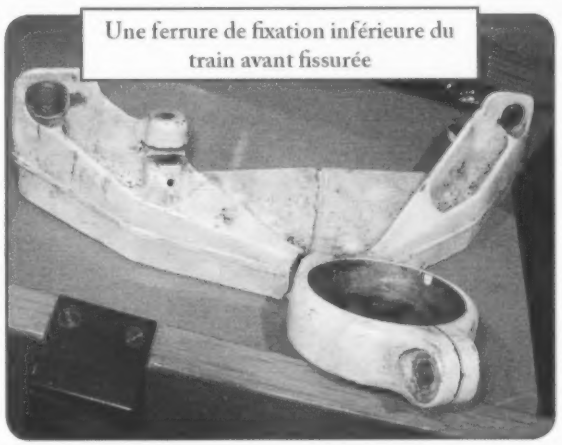
RDS N° 20100928017

Ferrure de fixation du train avant

RDS présenté :

Au cours d'une inspection de routine, il a été découvert que la ferrure de fixation inférieure du train avant était fissurée à l'arrière du support de fixation de la jambe oléopneumatique du train.

L'aéronef en question avait auparavant fait l'objet d'un reconditionnement d'envergure de 150 heures, qui incluait la cloison pare-feu, la partie avant du fuselage, la ferrure de fixation supérieure du train avant et la fourche du train avant. Il ne semble pas que la peinture de la ferrure fissurée ait été décapée à ce moment-là, ni que la ferrure ait fait l'objet d'une inspection au moyen d'un essai non destructif (END). Or, le fait que les bords de la ferrure sont nets (absence de saleté et d'encrassement) laisse supposer que la fissure est très récente.



Une ferrure de fixation inférieure du train avant fissurée

Commentaires de Transports Canada :

Le train d'atterrissage avant doit non seulement supporter le poids de l'aéronef au sol, mais il est également soumis à des contraintes et des chocs considérables au moment de l'atterrissage.

Les propriétaires et les exploitants devraient examiner soigneusement le train d'atterrissage et tout ce qui l'entoure afin de détecter toute condition (fissures, entailles, corrosion) qui pourrait amener une concentration des contraintes et éventuellement une défaillance. 🛠

Relais de moteur de réchauffeur – Brûlé

RDS présenté :

Après le démarrage du moteur n° 2, on a trouvé dans le poste de pilotage des émanations de fumée provenant d'une odeur d'origine électrique dont l'intensité a continué d'augmenter. L'équipage a effectué un arrêt complet du moteur, et toute l'alimentation électrique de l'aéronef, y compris la batterie courant continu (c.c.), a été débranchée. Après l'arrêt complet du moteur, les émanations de fumée ont cessé. La poursuite de l'enquête a permis d'établir la présence de traces de fumée sur la partie extérieure droite du fuselage ainsi qu'au-dessus du panneau de distribution de courant alternatif (c.a.) On a retiré ce panneau et trouvé un relais ainsi que des fils électriques brûlés. Le panneau de relais se trouve sous l'appui de la fenêtre du copilote.

Une inspection de maintenance a permis d'établir qu'un relais électrique inadéquat de 25 ampères (portant la référence 1A7S5001) avait été installé au lieu du relais requis de 50 ampères (portant la référence AN3350-2). Le disjoncteur de ce système est de 60 ampères. Du personnel d'aéronefique a réparé le câblage endommagé, installé le disjoncteur de 60 ampères requis et remis l'aéronef en service.

Un tiers avait récemment procédé à l'installation de ce réchauffeur dans le cadre d'une conversion en un aéronef citerne Convair 580A. On a vérifié si les aéronefs qui avaient antérieurement subi une conversion similaire étaient équipés des disjoncteurs de 60 ampères requis, et ils l'étaient.

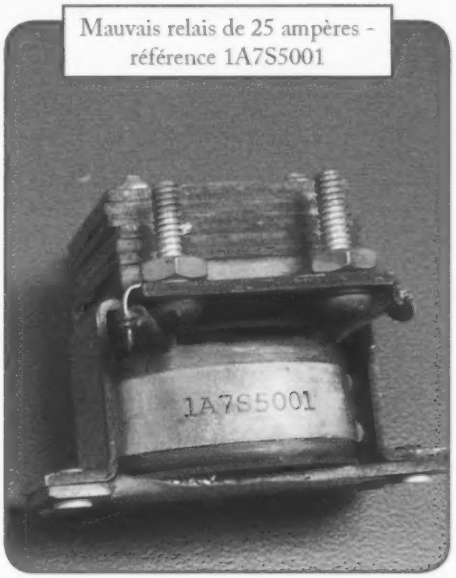
Commentaires de Transports Canada :

Trop souvent, des pièces inadéquates sont encore installées sur des aéronefs. Dans ce cas-ci, un relais inadéquat ne permettant qu'un courant nominal de 25 ampères au lieu de 60 ampères a donné lieu à un important événement relatif à la sécurité.

C'est une chance que cet événement ne soit pas survenu en vol, car il aurait pu entraîner des conséquences beaucoup plus graves. ⚒

Relais de 50 ampères convenant - référence AN3350-2

Mauvais relais de 25 ampères - référence 1A7S5001



DHC 8 102 RDS N° 20110712003

Vérin à billes des volets – Sortie asymétrique des volets

RDS présenté :

Pendant l'approche à l'atterrissage, l'équipage a tenté de sortir les volets à 35 degrés, mais ceux-ci ont brusquement cessé de sortir alors qu'ils n'étaient sortis qu'à 15 degrés. Après un atterrissage sans incident, l'équipage a remarqué que le volet intérieur gauche était sorti de façon asymétrique, ce qui faisait que le coin inférieur de ce dernier entrait en contact avec un panneau en composite du fuselage et l'endommageait. De plus, le bord de fuite du volet intérieur avait également subi des dommages importants.

Un volet gauche endommagé

La poursuite de l'enquête a permis d'établir que cet incident avait été causé par une défaillance du vérin à vis de l'actionneur des volets (Heures depuis la mise en service initiale : 50410, Nombre de cycles de la pièce : 47244).

Il semble que le détecteur de couple n'aurait probablement pas détecté une différence dans le couple exercé sur les volets en provenance du système de commande principal et du système de commande secondaire des volets, parce que le système de commande principal des volets faisait toujours tourner la vis sans fin à l'intérieur du vérin défectueux, comme si tout était normal. Dans ce cas, même si la vis sans fin continuait de tourner, elle ne s'engrenait pas à la vis sans fin « usée » du vérin à vis lui même, et le volet ne sortait pas. En même temps, le vérin à vis de l'autre volet fonctionnait normalement et, ainsi, ce volet sortait.

Commentaires de Transports Canada :

Le système de commande principal des volets comporte des tubes de conjugaison raccordés à l'arbre d'entrainement cannelé d'un boîtier d'engrenage de transfert se trouvant dans chaque aile extrême. Un deuxième arbre d'entrainement cannelé sur chaque boîtier d'engrenage de transfert entraine ensuite le système flexible de commande secondaire permettant un fonctionnement continu des volets en cas de désengrènement du système de commande principal. Le système de commande secondaire empêchera également la sortie asymétrique des volets grâce au détecteur de couple, en cas de défaillance du système de commande principal. 🛠

LEARJET, 45 RDS N° 20110713001

Usure importante des câbles de commande des ailerons

RDS présenté :

En procédant à une tâche d'inspection de vérification aux « 1200 heures » des câbles de commande des ailerons, on a trouvé des marques d'usure importante de 40 à 50 % dans les longueurs de câbles se trouvant à l'intérieur du fuselage. On a procédé au remplacement de ces câbles et remis l'aéronef en service.

Commentaires de Transports Canada :

Tous les câbles de commande de vol sont inspectés visuellement aux 600 heures, et les câbles font l'objet d'une tâche de dépose aux 4800 heures, aux fins d'inspection plus détaillée.

En juillet dernier, on a publié les bulletins de service BS 40–27–28 et 45–27–44 de Bombardier pour traiter des marques d'usure prématurée des câbles de commande de vol qu'avaient trouvées les exploitants du Learjet 45. 🛠

DHC 8 102 RDS N° 20110718003

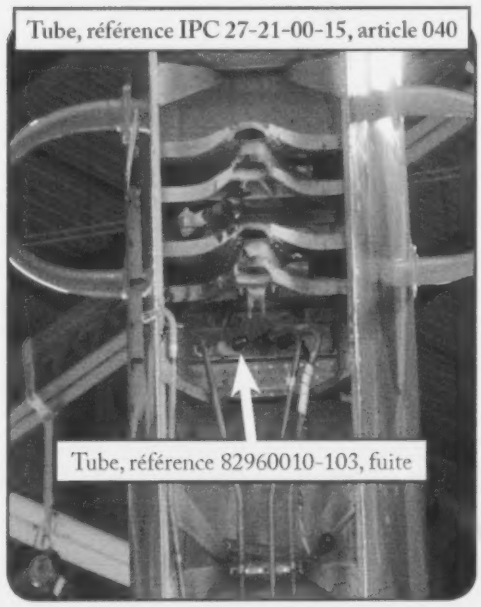
Perte de liquide du circuit hydraulique n° 2

RDS présenté :

Juste après que l'aéronef se soit éloigné de la porte d'embarquement pour décoller, il y a eu perte de tout le liquide du circuit hydraulique n° 2.

Des membres du personnel de maintenance ont déposé le gouvernail de direction pertinent afin de déterminer la source de la fuite de liquide. On a découvert que le tube étanche (référence 82960010-15) du circuit hydraulique n° 2 s'était fissuré à son rayon de courbure. On a de plus découvert que, dans cette même région, le tube étanche (référence 82960010-103) du circuit hydraulique n° 1 comportait des marques importantes d'usure par frottement.

On a remplacé ces deux tubes étanches et vérifié la pression des circuits hydrauliques n°s 1 et 2, et remis l'aéronef en service.



Commentaires de Transports Canada :

Cette panne constitue un bon exemple de problème de tube d'huile et hydraulique subi au fur et à mesure que les aéronefs vieillissent en service.

En particulier, les tubes ont tendance à se rompre au rayon de courbure et/ou en raison de dommages dus à l'usure par frottement avec des pièces adjacentes. 🛠

EMBRAER, EMB 145LR RDS N° 20110711013

Longeron d'aile fissuré

RDS présenté :

Au cours d'une visite de maintenance détaillée, pendant l'exécution des tâches de la fiche E57-22-00-220-808-2, on a découvert que la semelle de longeron rapportée inférieure de l'aile droite était fissurée au niveau de la référence voilure 3815 (nervure 9).

La fissure d'une longueur de 2,159 centimètres (cm) (0,850 pouce) allait du bord de la semelle jusqu'à un trou de vis.

On a réparé la semelle de longeron rapportée de l'aile conformément aux prescriptions du manuel de réparation structurale (MRS) et l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada, Aviation civile aimerait informer tous les exploitants de l'aéronef E145 et les spécialistes de la maintenance de cette défectuosité possible. 🛠

Moteurs

DHC 3 RDS N° 20110509010

Peinture non approuvée sur la soupape de purge

RDS présenté :

Le pilote était sur le point de virer en finale en direction ouest, à 1500 pieds, lorsqu'un bruit violent a retenti, suivi de vibrations moteur et d'un ronronnement intense continu. Le régime du moteur a semblé avoir chuté jusqu'à son minimum. Le pilote n'a d'abord obtenu aucune réaction en manipulant la manette des gaz. Il a débrayé la manette des gaz et il a embrayé la manette des gaz de secours, ce qui a rétabli la puissance du moteur. Le pilote a réussi à atterrir en toute sécurité, alors que le moteur tournait à un régime normal et qu'on pouvait le contrôler complètement. Du premier bruit violent qui a retenti jusqu'à l'arrêt complet, il y a eu un ronronnement intense continu.

Après l'incident, on a retiré la soupape de purge et on a retrouvé dans l'orifice de cette dernière une faible quantité de particules métalliques. Une inspection en cours de démontage a permis de confirmer que la peinture appliquée par un fournisseur comme revêtement anticorrosion des boulons internes de la soupape de purge du compresseur était écaillée sur un boulon. Des copeaux avaient obturé l'orifice interne, ce qui provoquait la fermeture de la soupape de purge à des réglages de puissance bas et un calage du compresseur.

Commentaires de Transports Canada :

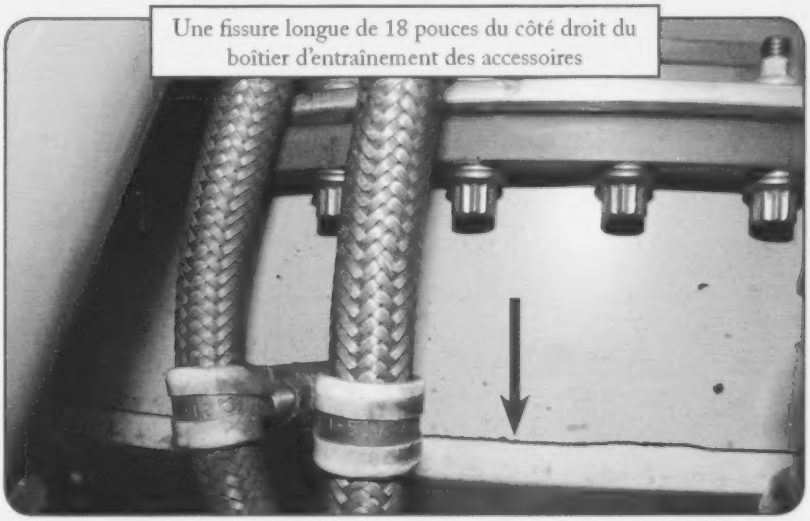
On a retracé l'incident et on l'a associé à un atelier en particulier, et cette pratique a cessé. Nous devrions tous le considérer comme un rappel à l'effet qu'il faut toujours suivre les directives des constructeurs. 🛠

GARRETT, TPE331-11 RDS N° 20110523001

Carter moteur fissuré

RDS présenté :

Pendant le dépannage à la suite d'un problème de puissance du moteur, on a trouvé une fissure longue de 18 pouces du côté droit du boîtier d'entraînement des accessoires (en magnésium), temps depuis révision :2119. Cette fissure s'étendait sur quelque 180 degrés autour du diamètre principal, ce qui a entraîné une flexion du carter moteur qui a causé des dommages internes par frottement importants au groupe rotatif et aux composants fixes. Cette fissure a été trouvée pendant le dépannage du moteur en marche. Le moteur n'a pas atteint le couple cible, et il était en dérivation de carburant à la température des gaz d'échappement maximale.



Une fissure longue de 18 pouces du côté droit du boîtier d'entraînement des accessoires

Commentaires de Transports Canada :

Il se peut qu'une armature de moteur installée antérieurement n'ait pas été calée conformément au manuel de maintenance de l'entretien aéronef, ce qui a pu exercer une contrainte sur le carter moteur et contribuer à l'apparition de la fissure. 🛠

Consignes de navigabilité (CN) relatives aux équipements

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles CN applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareillages touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur Centre de Transport Canada (CTC) local, de leur Inspecteur Principal de la Maintenance (IPM) ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/cawis-swimn.

Fabricant	N° de CN	Origine	Description
Kidde-Graviner	2012-0037	Union européenne	ATA 26 Protection incendie – extincteur manuel – modification
Sicma Aero Seat	2012-0038	Union européenne	ATA 25 Équipement et aménagements – liaison de dossier de siège passager – inspection / remplacement
Lycoming Engines	2012-03-07	États-Unis	Manchon de réglage de mélangedesserré
Aéronefs de catégorie transport	74-08-09	États-Unis	ATA 25 - Équipement et aménagements – Installation de placards dans le cabinet de toilette

Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIB)

Un « Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIBs) » est un outil d'information qui vise à alerter le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité (CN).

N° de SAIB	Marque/ Entreprise	Objet	Date de publication
FAA - *www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/*			
NM-12-11	The Boeing Company	Équipement et aménagements : bloc cuisine/offices	1/10/2012
SW-12-12	Sikorsky Aircraft Corporation	Simulation de panne moteur dans des hélicoptères à moteurs à piston.	1/12/2012
CE-12-13	Eclipse Aerospace, Inc.	Ailerons	1/24/2012
CE-12-14	Cessna Aircraft Company	Trois autres moyens de conformité à la CN 2011-10-09	1/25/2012
CE-11-47R1	Goodyear Aviation Tires	Train d'atterrissage, chambre à air. Pneus aviation Goodyear, chambre à air Flight Mate Butyl, 7.00-8.00-6.	1/30/2012
CE-12-15	Cessna Aircraft Company	Système de distribution de l'alimentation c.c. – commutateur avionique principal	1/30/2012
CE-12-16	Cessna Aircraft Company	Circuit de commande du volet compensateur de profondeur	2/2/2012
SW-12-10R1	The Enstrom Helicopter Corporation	Indication du niveau carburant	2/3/2012
SW-12-17	Eurocopter France	Pilote automatique	2/3/2012
CE-12-18	Hawker Beechcraft Corporation	Commandes de vol : état du câble de la commande de profondeur	2/7/2012
CE-12-19	Cessna Aircraft Company	Carburant : circuit carburant des avions de modèle 500/501/550 de Cessna	3/1/2012
EASA - *ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1*			
2012-01	Eurocopter	[Corrigé] Hélicoptères AS 350 et AS 355 – installation des feus à éclats de position	1/20/2012
CE-12-13	Eclipse Aerospace, Inc.	Aéronefs EA500 – inspection/remplacement des joints d'aileron	1/25/2012
CE-12-14	Cessna Aeroplanes	Autres moyens de conformité à la CN 2011-10-09 de la FAA	1/26/2012
UPN2011-20110630014		Hélices équipés de régulateurs Honeywell – joint en caoutchouc de réf. 897722-1	1/30/2012
CE-11-47R1	Goodyear Aviation Tires	Défaillance de chambre à air en caoutchouc Butyl	1/31/2012
CE-12-15	Cessna	Les aéronefs 172R/S, (T)182T et (T)206H équipés de l'avionique Garmin G1000 – défaillance du commutateur principal	2/1/2012
CE-12-16	Cessna	Aéronefs 510 - circuit de commande du volet compensateur de profondeur	2/3/2012
NM-12-11	B/E Aerospace (UK)	[Correction] bloc cuisine G4B sur les aéronefs Boeing 737 – défaillance possible des verrous des cabinets de bloc cuisine	2/8/2012
CE-12-18	Hawker Beechcraft	Aéronefs Bonanza des séries 33, 35 et 36 - état du câble de la commande de profondeur	2/10/2012
SW-12-10R1	Enstrom	Hélicoptères des séries 280 et F-28 – indication du niveau carburant	2/10/2012
FA 02_2012	Embraer	Aéronefs EMB-500 – prise statique du circuit de chauffage – vérifications du fonctionnement	2/14/2012
CE-12-19	Cessna	Aéronefs 500, 501 et 550 – modifiés par le CTS SA80RM ou SA152RM de Sierra Industries	3/2/2012
2012-03	Antonov	Aéronefs An-26 – modifications de la définition de type, limites de navigabilité et réparations	3/7/2012
HQ-12-07R1	Avox Systems, Inc.	Trousses de premiers soins – tampons iodés contaminés	3/12/2012
2012-04		Raccords rapides de joints à rotule et articulés de L'Hotellier – vérification positive des gouvernes	3/15/2012

N° de SAIB	Marque/ Entreprise	Objet	Date de publication
NM-12-20	Carleton Technologies Inc.	[Correction] bouteille de circuit oxygène – et robinets	3/20/2012
2012-05	Piaggio	Aéronefs P.180 – eau gelée dans les canalisations du circuit anémobarométrique	3/22/2012
2012-06	Defective Standard Hardware	Écrous auto-freinés MS21042, NAS1291 et LN9338, et boulons NAS626	3/22/2012
SW-12-23	Sikorsky	Hélicoptères S-92A – inspection de la structure de la cabine	4/2/2012

RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE (RDS)

LÉGENDE

JASC : Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants

Numéro (N°) RDS : N° de contrôle RDS de l'Aviation Civile de Transports Canada – veuillez citer ce numéro dans n'importe quelle correspondance ou n'importe quelles requêtes

RÉG. : Région de TCAC d'où provient le RDS :
PAC = Pacifique
ONT = Ontario
ATL = Atlantique
VAR = Variées (régions)
RPN = Prairies et Nord
QUÉ = Québec
RCN = Ottawa (Administration Centrale)

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
AÉRONEFS						
AEROSPATIALE						
AS 350B	5597	STABILISATEUR	350A0855061101	HORS SERVICE	20120207003	QUÉ
AS 350B	6220	RESSORT DE BIELLETTE	350A57149000	HORS SERVICE	20120116005	QUÉ
AS 350B2	5430	PANNEAU INFÉRIEUR AVANT	350A21002400A1	EN ÉTAT DE SERVICE	20120213008	PAC
AS 350B2	7321	GUIGNOL	350A27145202	USÉ	20120202001	QUÉ
AS 350B3	6520	RACCORD BOÎTE TRANS. SEMELLE ROTOR DE QUEUE	350A33105620	DESSERRÉ	20120221013	PAC
AS 350B3	6597	BIELLETTE	355A57225801	EN ÉTAT DE SERVICE	20120127006	QUÉ
AS 350BA	6730	SERVOCOMMANDE PRINCIPALE	SC50811	FUITE	20120314004	QUÉ
AS 350D	2571	BATTERIE	RG355	USAGÉE	20120223008	RPN
AS 350D	2810	FICHE	350A77121321	USÉE	20120223007	RPN
AS 350D	2911	ACCUMULATEUR	704A34240015	EN ÉTAT DE SERVICE	20120122001	RPN
ATR 42 300	0	EXTRUSION	S57110541200	USÉE PAR FROTTEMENT	20120321011	RPN
ATR 42 300	2150	VENTILATEUR DE REFROIDISSEMENT AU SOL	EVAC2423H	SURCHAUFFE	20120125008	RPN
ATR 42 300	5620	FENÊTRE DE CABINE	NP15880410	FISSURÉE	20120315002	ONT
ATR 42 300	7600	CÂBLE TELEFLEX	4297515	USÉ	20120112008	RPN
AGUSTA						
AW139	5313	LONGERON SUPÉRIEUR GAUCHE	3P5340A42431	FISSURÉ	20120123012	PAC
AW139	6220	PALIER EN ÉLASTOMÈRE	3G6220V00154	CISAILLÉ	20120123011	PAC
AW139	6700	BRIDE DE SERRAGE		DÉPLACÉE	20120227004	ONT
AW139	7800	BUSE D'ÉJECTION	3G7800L00632	DÉFORMÉE	20120306002	PAC
AIR TRACTOR						
AT 802	5753	NERVURE		CASSÉE	20120104004	PAC
AT 802A	5311	GOUSSET	SK2697	FISSURÉ	20120227009	PAC
AIRBUS						
A310 304	2761	DÉPORTEUR	339402100	FISSURÉ	20120224006	QUÉ
A310 308	2721	COMPENSATEUR DIRECTION/AILERONS	359301001	BRÛLÉ	20120224005	QUÉ
A319 114	2910	AMORTISSEUR DE LACET	SC47003	FUITE	20120224001	QUÉ
A319 114	3230	SOUPAPE DE DÉRIVATION TRAPPE TRAIN PRINCIPAL	114087008	FUITE	20120117001	QUÉ
A319 114	5610	FENÊTRE LATÉRALE ARRIÈRE DROITE	NP1653134	ÉCLATÉE	20120119007	QUÉ

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
A320 211	2100	RÉGULATEUR DE DÉBIT	751A000007	DÉFECTUEUX	20120109004	QUÉ
A320 211	2540	CHAUFFE-EAU		COURT-CIRCUIT	20120119006	QUÉ
A320 211	2730	SERVOCOMMANDE DE PROFONDEUR	31075440	DÉFECTUEUSE	20120103011	QUÉ
A320 211	2910	CLAPET ANTIRETOUR		DÉFECTUEUX	20120301001	QUÉ
A320 211	520	AUCUNE PIÈCE		ODEUR DE FIL ÉLECTRIQUE BRÛLÉ	20120124006	QUÉ
A320 211	5610	FENÊTRE FIXE GAUCHE		FISSURÉE	20120125003	QUÉ
A320 211	5610	PARE-BRISE GAUCHE	66642870	ÉCLATÉ	20120119002	QUÉ
A320 211	5610	FENÊTRE	NP1653111	FISSURÉE	20120312028	QUÉ
A320 214	3244	ROUE PRINCIPALE		DÉFECTUEUSE	20120202007	QUÉ
A320 214	5610	PARE-BRISE	NP1653115	FISSURÉ	20120103009	QUÉ
A321 211	2160	SOUPAPE D'AIR D'ÉQUILIBRAGE	1320A000001	DÉFECTUEUSE	20120301004	QUÉ
A321 211	520	ROUE PRINCIPALE		FUMÉE	20120315003	QUÉ
A321 211	5610	PARE-BRISE	NP1653115	ÉCLATÉ	20120109003	QUÉ
A330 243	2910	RACCORD		DESSERRÉ	20120111009	QUÉ
A330 243	5297	FAISCEAU DE PORTE		USÉ PAR FROTTEMENT	20120308003	QUÉ
A330 243	2530	COMMANDE DE FOUR	8201574300	DÉFECTUEUSE	20120103010	QUÉ
A330 243	3242	SERVODISTRIBUTEUR DE FREIN		DÉFECTUEUX	20120119008	QUÉ
BAE - UK						
3112	5610	PARE-BRISE	1379628C401	ARC ÉLECTRIQUE	20120109005	QUÉ
BEECH						
1900C	0	REFROIDISSEUR D'HUILE	1143890005	RÉVISÉ	20120125006	RPN
1900C	2100	LOGEMENT DE COMPRESSEUR	7691272	FISSURÉ	20120221002	QUÉ
1900C	3210	RELAIS TRAIN D'ATTERRISSAGE PRINCIPAL	MS24171D1	ENDOMMAGÉ	20120103021	PAC
1900C	7921	REFROIDISSEUR D'HUILE	1143890005	RÉVISÉ	20120222008	RPN
1900D	0	TUYAU SOUPLE D'AIR DE PRÉLÈVEMENT	12991003315	FISSURÉ	20120321002	ONT
1900D	0	COSSE	3616036154	DESSERRÉE	20120319012	RPN
1900D	5210	FERRURE	12936402421	CINTRÉE	20120206001	RPN
1900D	5210	CONTACT	MS250081	MAL RÉGLÉ	20120309003	RPN
200	0	MONTURE DE CHAPE	AD179990038	CASSÉE	20120314005	RPN
A100	2100	RÉGULATEUR DE DÉBIT	10246426	USÉ	20120123008	RPN
A100	3244	PNEU	283353	USÉ	20120312026	ONT
B100	5520	GOUVERNE DE PROFONDEUR		FISSURÉE	20120210002	QUÉ
B200	0	PALIER	BC56985	USÉ	20120309005	RPN
B200	3020	ACTIONNEUR LINÉAIRE	11438903923	INUTILISABLE	20120222007	ONT
B200	3220	CHARNIÈRE TRAPPE TRAIN ATT.AVANT		FISSURÉE	20120106007	RPN
B200	5753	PALIER	BC56985	DÉFECTUEUX	20120307004	RPN
B200	7540	CONTACT AIR DE PRÉLÈVEMENT	903800023	DÉFAILLANCE INTERNE	20120125017	RPN
B300	5511	SEMELLE DE LONGERON SUP. ARRIÈRE	10162001443	HORS SERVICE	20120119004	RPN
B300	5753	CONTACT ASYMÉTRIQUE	101521054607	EN ÉTAT DE SERVICE	20120206002	RPN
C90	5210	VERROU TIGE SUPÉRIEURE ARRIÈRE	5043001611	FISSURÉ	20120127007	QUÉ
C90	5210	TIGE SUPÉRIEURE ARRIÈRE	5043001611	NEUVE	20120127008	QUÉ
BELL TEXTRON - CA						
206B	2562	RADIOBALISE DE REPÉRAGE D'URGENCE	S182250202	FISSURÉE	20120305006	RPN

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
206B	6210	PALE DE ROTOR PRINCIPALE	206010200139	NEUVE	20120113009	PAC
206B	6320	TRANSMISSION	206040002	FUITE	20120229002	RPN
206B	6730	SERVOCOMMANDE	41103650009	RESTE COLLÉE	20120104001	RPN
206B	7500	VENTILATEUR	27D39	DÉFECTUEUX	20120229001	RPN
206L 4	6510	JOINT D'ARBRE DE SORTIE	406340105101	FUITE	20120109011	RPN
407	6320	ÉCROU	204040131001	USÉ	20120120006	PAC
412cf	6797	INTERRUPTEUR COMPENSATEUR D'ASSIETTE	MS277084	FONCT. INTERMITTENT	20120213007	RPN
427	5313	LONGERON	427030602121	FISSURÉ	20120222001	QUÉ
429	5302	BOULON	MS2125006017	FISSURÉ	20120221003	QUÉ
429	6730	COLLECTEUR	41014527002	BAVURES POSSIBLES	20120206009	QUÉ
429	6730	COLLECTEUR	41014527002	BAVURES POSSIBLES	20120206010	QUÉ
BELL TEXTRON - USA						
205A 1	5302	SEMELLE	205030207005	FRACTURÉE	20120223006	PAC
205A 1	6230	CARDAN DE PLATEAU OSCILLANT	204010404001	HORS SERVICE	20120116003	QUÉ
212	5610	FENÊTRE ÉJECTABLE		MANQUANTE	20120227012	PAC
212	5610	FENÊTRE ÉJECTABLE		MANQUANTE	20120227018	PAC
212	6210	PALE DE ROTOR PRINCIPAL	212015501115	FISSURÉE	20120123004	PAC
212	6320	BIELLETTE DE PAS	212030104101	HORS SERVICE	20120217001	QUÉ
212	6320	COURONNE	205040231009	FISSURÉE	20120119012	PAC
212	6320	PATTE DE BOÎTIER DE SUPPORT	212040054105	FISSURÉE	20120105011	PAC
BOEING						
727 227	5270	CONTACT	21EN96	MAL RÉGLÉ	20120119013	PAC
727 243	3244	ROUES PRINCIPALES		DÉFECTUEUSES	20120125020	PAC
727 243	5610	FENÊTRE	L5	ÉCLATÉE	20120116013	PAC
737 275C	2742	VÉRIN DE COMPENSATEUR DE STABILISATEUR	654997010	GRIPPÉ	20120118009	RPN
737 400	520	BOULON	NAS110536	MAL POSÉ	20120206012	PAC
737 4B3	3234	SOLÉNOÏDE	A42006028305	DÉFECTUEUX	20120301013	PAC
737 6CT	3260	MICROCONTACT	MS250114	HORS SERVICE	20120120001	RPN
737 7CT	2520	BOÎTIER ÉLEC. DE SIÈGE POUR TV EN DIRECT	3042865102	HORS SERVICE	20120116006	RPN
737 7CT	2750	MOTEUR ÉLECTRIQUE AUXILIAIRE	4221T1003	HORS SERVICE	20120227008	RPN
737 7CT	2751	TRANSMETTEUR DE POSITION DE VOLETS	18173810	HORS SERVICE	20120227006	RPN
737 7CT	2797	CONNECTEUR D02932	BACC63CB1415SN	CONTAMINÉ	20120215005	RPN
737 7CT	2824	MODULE DE CIRCUIT CARBURANT	233A32025	DÉFECTUEUX	20120228013	RPN
737 7CT	3030	RÉCHAUFFEUR PITOT/FENÊTRE	0851HT1	DÉFECTUEUX	20120116009	RPN
737 7CT	3241	PNEU	26123012	DÉFECTUEUX	20120131001	RPN
737 7CT	5610	CORDON SPIRALE	ABC57021	DÉFECTUEUX	20120130012	RPN
737 8CT	2750	VOLETS		BLOQUÉS	20120227011	RPN
737 8CT	2751	INDICATEUR DE POSITION DE VOLETS	2061151	HORS SERVICE	20120227010	RPN
737 8FH	0	SOUPAPE FREIN DE STATIONNEMENT	EM91795	HORS SERVICE	20120322002	ATL
737 8K5	3210	AXE	161A23251	CISAILLÉ	20120305001	ATL
757 25F	3232	CONDUITE HYDRAULIQUE	271N61191	FUITE	20120314006	ATL
757 25F	3246	BOUTON	BACB30MT826	CASSÉ	20120313004	ATL

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
757 25F	3320	BALLAST	61482	SURCHAUFFE	20120228016	ATL
757 28A	2910	CONDUITE DE RETOUR SOUS PRESSION	271N63111151	FISSURÉE	20120222006	ATL
757 28A	3297	CONDUITE	287N610233	TROP COURTE	20120126011	ATL
757 2G5	2731	PALIER	BACB10AD12K	DÉFECTUEUX	20120316007	ATL
767 333	3600	CÂBLAGE SOUPAPE ARRÊT HAUTE PRESSION		CONNEX. DESSERRÉE	20120214002	QUÉ
767 375	2597	CÂBLE		ENDOMMAGÉ	20120110002	QUÉ
767 375	3010	CONDUITE D'ANTIGIVRAGE	218T111212	ROMPUE	20120312014	QUÉ
777 233LR	3246	PNEU PRINCIPAL		PERTE BANDE ROUL.	20120103004	QUÉ
BOMBARDIER						
BD 100 1A10	2720	BALAI D'ÉTANCHÉITÉ	1002720076	MAL ALIGNÉ	20120301002	QUÉ
BD 100 1A10	2750	CIRCUIT DE COMMANDES	2257A000003	DÉFECTUEUX	20120201002	QUÉ
BD 100 1A10	2760	BLOC COMMANDES ÉLEC. DÉPORTEURS		FONCT. INTERMITTENT	20120123003	QUÉ
BD 100 1A10	3242	FREINS	216622	COINCÉS	20120216004	QUÉ
BD 100 1A10	3251	COLLECTEUR ORIENTATION	40750101	DÉFECTUEUX	20120208005	QUÉ
BD 100 1A10	3260	MODULE ÉLECTRONIQUE, CAPTEUR PROXIMITÉ	302270402	NEUF	20120113005	QUÉ
BD 100 1A10	4940	GROUPE AUXILIAIRE DE BORD	36150BD	DÉFECTUEUX	20120215006	QUÉ
BD 700 1A10	0	CAPTEUR DE NIVEAU D'EAU	2F7851NSN	COURT-CIRCUIT	20120319005	QUÉ
BD 700 1A11	3244	PNEUS		ÉCLATÉS	20120123002	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2100	ÉCHANGEUR DE CHALEUR DOUBLE	7533559	DÉFECTUEUX	20120307007	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2121	VENTILATEUR D'OFFICE		DÉFECTUEUX	20120118005	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2200	CAPTEUR DE POSITION DE VOLETS	601R930303	DÉFECTUEUX	20120209004	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2400	RÉGULATEUR D'ALTERNATEUR	720846D	DÉFECTUEUX	20120308001	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2420	TURBINE À AIR DYNAMIQUE	TBD	DÉPLOYÉE	20120209007	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2610	ÉLÉMENT, CAPTEUR HAUTE TEMPÉRATURE	244872203615	CASSÉ	20120312012	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2730	BÂTI SERVOCOMMANDE DE PROFONDEUR	8220260001	COINCÉ	20120103019	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2731	SERVOCOMMANDE DE PROFONDEUR	6225027001	COINCÉE	20120109010	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2750	CAPTEUR DE POSITION ET DE FREINS	855D10013	DÉFECTUEUX	20120131004	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2750	BLOC COMMANDES ÉLECTRONIQUESVOLETS	860D10018	DÉFECTUEUX	20120203001	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2750	BLOC COMMANDES ÉLECTRONIQUES VOLETS	860D10018	DÉFECTUEUX	20120216005	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2750	BLOC COMMANDES ÉLECTRONIQUES VOLETS	860D10018	DÉFECTUEUX	20120217002	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2750	VÉRIN DE VOLET	854D10024	DÉFECTUEUX	20120131002	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2750	VOLETS		DÉFECTUEUX	20120103012	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2750	MODULE DE FREIN DE MOTEUR	5332D1007	DÉFECTUEUX	20120216006	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2750	BLOC D'ENTRAÎNEMENT	865D1007	DÉFECTUEUX	20120131005	QUÉ

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
CL600 2B19 (RJ100)	2751	CAPTEUR DE POSITION ET DE FREINS	855D10013	DÉFECTUEUX	20120207007	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2752	VÉRINS DE VOLETS EXTÉRIEURS DROITS	853D10024	DÉFECTUEUX	20120221004	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2910	POMPE ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR	848847	DÉFECTUEUSE	20120126009	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2910	POMPE	AE4096G0060000	FUITE	20120104009	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2921	ACCUMULATEUR	601R751383	DÉFECTUEUX	20120203003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3230	ROBINET SÉLECTEUR TRAIN ATT. AVANT	601R75206	DÉFECTUEUX	20120312015	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3230	ÉLECTROROBINET SÉLECTEUR	750006000	DÉFECTUEUX	20120214003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3234	SÉLECTEUR DE TRAIN D'ATTERRISSAGE		CONNEX. DESSERRÉE	20120103002	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3244	PNEU	299K631	SÉPARÉ	20120321007	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3320	APPAREIL D'ÉCLAIRAGE	BCI0065003	COURT-CIRCUIT	20120208006	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3411	PURGEUR PITOT	50034001	CASSÉ	20120118010	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	4900	GROUPE AUXILIAIRE DE BORD	38004883	SURCHAUFFE	20120103018	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	520	GÉNÉRAL		ERREUR	20120116007	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5210	GUIDE D'ARBRE	CC670319831	CISAILLÉ	20120105009	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5297	CAPTEUR DE PROXIMITÉ	840534	EFFILOCHÉ	20120207004	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5312	CLOISON ÉTANCHE		FISSURÉE	20120217004	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5330	REVÊTEMENT TRAPPE TRAIN D'ATTERRISSAGE	600330529	FISSURÉ	20120131009	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5350	CARÉNAGE	601R3103612	DÉPLACÉ	20120103008	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5610	PARE-BRISE GAUCHE	NP13932187225	ÉCLATÉ	20120103003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5720	CORNIÈRE	601R1001113	FISSURÉE	20120309001	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5720	CORNIÈRE	601R1001113	FISSURÉE	20120309004	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5720	CORNIÈRE	601R100111314	FISSURÉE	20120112001	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5751	RACCORD	CC6701301310	USÉ	20120112003	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	7600	CÂBLE DE COMMANDE	1603730007	DÉFECTUEUX	20120106001	QUÉ
CL600 2B19 (RJ440)	3251	COMPAS ORIENTATION TRAIN AVANT		DÉBRANCHÉ	20120126005	QUÉ
CL600 2B19 (RJ440)	4990	CONDUITE D'HUILE GROUPE AUXILIAIRE DE BORD	38004883	NON FIXÉE	20120126008	QUÉ
CL600 2B19 (RJ440)	520	AUCUNE PIÈCE		FUMÉE	20120126007	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2710	AILERONS		COINCÉS	20120315001	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2720	AMORTISSEUR DE LACET	6229968001	DÉFECTUEUX	20120206011	QUÉ

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
CL600 2C10 (RJ700)	3010	CAPTEUR DE TEMPÉRATURE	GG670800137	DÉFECTUEUX	20120126010	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	3150	CONCENTRATEUR DE DONNÉES	8221310105	DÉFECTUEUX	20120229003	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	3230	ROBINET SÉLECTEUR DE TRAIN	2322H000004	DÉFECTUEUX	20120124004	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	3297	HARNAIS	4910315	DÉFECTUEUX	20120131006	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	5610	FENÊTRE LATÉRALE (GAUCHE)	NP13932211	FISSURÉE	20120103005	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	5610	FENÊTRE LATÉRALE (DROITE))	NP13932212	ÉCLATÉE	20120109002	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	5610	PARE-BRISE (GAUCHE)	601R3303317	FISSURÉ	20120103007	QUÉ
CL600 2D15 (705)	2121	RÉCHAUFFEUR OFFICE	GG670950315	DÉFECTUEUX	20120113004	ATL
CL600 2D15 (705)	2121	VENTILATEUR DE RECIRCULATION	GG670950227	DÉFECTUEUX	20120113002	ATL
CL600 2D15 (705)	2215	AILERONS		COINCÉS	20120314003	ATL
CL600 2D15 (705)	2530	RÉCHAUFFEUR	GG670950315	DÉPLACÉ	20120130003	ATL
CL600 2D15 (705)	3097	CORDON ÉLECTRIQUE SPIRALE	CC670129995	USÉ PAR FROTTEMENT	20120302001	ATL
CL600 2D15 (705)	4990	FILTRE À HUILE	WE38817671	AFFAISSÉ	20120103001	ATL
CL600 2D15 (705)	5741	BIELLETTE	SH67035639	FISSURÉE	20120126012	ATL
CL600 2D15 (705)	5797	CORDON ÉLECTRIQUE SPIRALE	CC670129995	USÉ PAR FROTTEMENT	20120217005	ATL
CL600 2D24 (RJ900)	2211	ORDINATEUR DE VOL		DÉFECTUEUX	20120103020	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	2215	SERVOCOMMANDE DE PROFONDEUR		DÉFECTUEUSE	20120126004	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	2750	VOLETS		DÉFECTUEUX	20120118006	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	3240	MODULE DE COMMANDE D'ANTIDÉRAPAGE	90004433	DÉFECTUEUX	20120306003	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	3246	PNEU		DÉCHIQUETÉ	20120312019	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	3418	AVERTISSEUR DE DÉCROCHAGE		DÉFECTUEUX	20120111007	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	3610	CONDUITE DE DÉRIVATION	GG670803011	ROMPUE	20120312017	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	5610	FENÊTRE LATÉRALE (DROITE)	NP1393222	ÉCLATÉE	20120103006	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	5610	PARE-BRISE		ARC ÉLECTRIQUE	20120131007	QUÉ
CL600 2D24 (RJ900)	5610	PARE-BRISE	NP139321	ÉCLATÉ	20120203002	QUÉ
CANADAIR						
CL215 6B11(CL415)	2197	CÂBLE D'ALIMENTATION	JBS261	FONDU	20120119001	QUÉ
CL215 6B11(CL415)	2510	POIGNÉE DE LARGAGE D'EAU		CASSÉE	20120229005	QUÉ
CL600 2A12(601)	5610	FENÊTRE LATÉRALE POSTE DE PILOTAGE	6003303027	FISSURÉE	20120127001	QUÉ
CL600 2B16(604)	2750	BLOC D'ENTRAÎNEMENT VOLETS	6009300071	NEUF	20120111003	QUÉ
CL600 2B16(604)	2910	TUYAU SOUPLE POMPE ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR	QDCOUPLING	FUITE	20120227015	QUÉ
CL600 2B16(604)	3260	MICROCONTACT	S2GA	NEUF	20120113008	QUÉ
CL600 2B16(604)	3810	CONNECTEUR DE LAMPE	25200301	FONDU	20120222005	ONT
CESSNA						
152	2820	CONDUITES CARBURANT	4003437040034	USÉES PAR FROTTEMENT	20120131013	PAC

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
152	5540	FERRURE	4310282	FISSURÉE	20120103023	PAC
172N	0	CHAMBRE À AIR DE PNEU	500X5TR67	PERCÉE	20120322003	ONT
182T	5312	CLOISON ÉTANCHE	7126154	BOSSELÉE	20120316006	RPN
208	2210	POULIE SERVOCOMMANDE DE TANGAGE		ENDOMMAGÉE	20120127012	RPN
208	3411	TUBE DE PITOT	26060321	FISSURÉ	20120222003	ONT
208B	2731	PROTECTEUR	26600178	NEUF	20120131003	ATL
208B	3245	GOODYEAR	75085010	CHAMBRE À AIR ÉCLATÉE	20120112002	ATL
208B	3245	CHAMBRE À AIR	923480	ARRACHÉE	20120202003	ATL
208B	7120	BAGUE	265102218	HORS SERVICE	20120218001	RPN
208B	7930	INDICATEUR DE PRESSION D'HUILE		USÉ	20120109008	PAC
310R	7120	POUTRE EN I		FISSURÉE	20120202004	RPN
421B	3231	GUIGNOL	8411066	CASSÉ	20120207001	PAC
421C	5610	PARE-BRISE (GAUCHE)		FISSURÉ	20120117002	ONT
501	7310	FILTRE RÉSERVOIR INTÉGRAL CARBURANT		CONTAMINÉ	20120109001	ONT
550	5753	BIELLETTES	ASA352CL	PIÈCES MANQUANTES	20120105005	ONT
560	3201	VIS	AN525R18	CISAILLÉE	20120207006	PAC
560	3234	CONNECTEUR	P160	DESSERRÉ	20120222004	RPN
560	7830	BIELLETTE D'ENTRAÎNEMENT	202007	CORRODÉE	20120319004	RPN
560XL	2731	BIELLETTE DE POUSSÉE DE TAB DE PROFONDEUR	666016117	ORIGINALE	20120222002	QUÉ
560XL	5210	RESSORT	661322201	ORIGINAL	20120224004	QUÉ
T182T	0	CLOISON ÉTANCHE	7126156	BOSSELÉE	20120316003	RPN
T206H	2731	PIGNON	12601131	CASSÉ	20120113013	ONT
T337	5753	BIELLETTE DE COMMANDE DE VOLETS	12606531	USÉE	20120215003	RPN
CONVAIR - CAN						
340	5520	RACCORD	24020109004	FISSURÉ	20120127013	RPN
DEHAVILLAND - CAN						
DHC 2 MKIII	3246	ÉTRÉSILLON	ABIDHC24	FISSURÉ	20120131012	RPN
DHC 6 300	2711	PLAQUES DE TAB D'AILERON DROIT	C6WA11222728	USÉES	20120221005	RPN
DHC 7 102	2497	FILS ÉLECTRIQUES		USÉS PAR FROTTEMENT	20120216001	ONT
DHC 7 102	2710	CÂBLE	72210066001	EFFILOCHÉ	20120213003	ONT
DHC 7 103	2910	TUBE HYDRAULIQUE	72980010217	NEUF	20120116010	ONT
DHC 7 103	3010	GAINE DE DÉGIVRAGE	75C0058007	HORS SERVICE	20120219001	RPN
DHC 7 103	5430	CÔNE AVANT		COUPÉ	20120110005	RPN
DHC 8 100	2710	ARBRE CANNELÉ	82740083101	CORRODÉ	20120213005	QUÉ
DHC 8 100	5755	VÉRIN DE DÉPORTEUR	A44700009	FISSURÉ	20120113010	ONT
DHC 8 102	2722	CONDUITE HYDRAULIQUE	82960010149	FUITE	20120116004	ATL
DHC 8 102	2750	CAPTEUR DE COUPLE	756158	FAUSSE INDICATION	20120116011	ATL
DHC 8 102	3010	TUBE DE DÉGIVRAGE	83010099001	USÉ PAR FROTTEMENT	20120109006	ATL
DHC 8 102	3231	RESSORT TRAPPE TRAIN ATT. PRINCIPAL	83231020003	CASSÉ	20120126013	ATL
DHC 8 102	3232	VÉRIN DE PORTE	82970018013	COINCÉ	20120111002	ATL
DHC 8 102	3234	ROBINET SÉLECTEUR		HORS SERVICE	20120307001	ATL
DHC 8 102	3240	QUADRANT	77610296101	FISSURÉ	20120113001	QUÉ
DHC 8 102	3246	MOITIÉ DE ROUE EXTÉRIEURE	3006192	CASSÉE	20120216003	ATL
DHC 8 102	5210	PORTE		FISSURÉE	20120308002	QUÉ
DHC 8 102	5310	RÉGION AVANT		IMPACT AVIAIRE	20120316004	ATL

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
DHC 8 102	7540	FIL ÉLECTRIQUE		USÉ PAR FROTTEMENT	20120316005	ATL
DHC 8 301	3210	VÉRIN	10500501	CASSÉ	20120312025	ATL
DHC 8 301	5610	FENÊTRE		ARC ÉLECTRIQUE	20120125004	ATL
DHC 8 311	0	CONDUITE HYDRAULIQUE	82970010591	USÉE	20120320002	QUÉ
DHC 8 311	5755	PALIER	MB543DDFS464	CORRODÉ	20120210004	PAC
DHC 8 400	2100	CONDUITE AIR DYNAMIQUE DE SECOURS	AP500211101	ROMPUE	20120302005	ONT
DHC 8 400	2910	CIRCUIT DIRECT, POMPE ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR	6618203	BRÛLÉ	20120306001	ONT
DHC 8 400	2910	MODULE TRANSFERT, PUISSANCE HYDRAULIQUE		DÉFECTUEUX	20120104006	QUÉ
DHC 8 400	3210	TRAIN D'ATTERRISSAGE PRINCIPAL		INDICATION NON VERR.	20120104005	QUÉ
DHC 8 400	3213	TUBE DE BUTÉE EXTÉRIEURE	461331	FISSURÉ	20120202009	ONT
DHC 8 400	3222	CYLINDRE INTÉRIEUR	471055	FISSURÉ	20120125014	ONT
DHC 8 400	3242	FREINS	216052	FUITE	20120228014	ONT
DHC 8 400	5610	PARE-BRISE	80260008	FISSURÉ	20120203008	ONT
DHC 8 400	7160	RÉCHAUFFEUR ENTRÉE D'AIR	4100S02804	BRÛLÉ	20120206005	ONT
DHC 8 402	3210	CONDUITE HYDRAULIQUE	82974244001	USÉE	20120107001	QUÉ
DHC 8 402	3231	CAPTEUR DE PROXIMITÉ PORTE AVANT		MAUVAIS FONCT.	20120213004	ONT
DHC 8 402	3246	ÉCROUS DESSERRÉS/ PERDUS		CISAILLÉS	20120322007	ONT
DIAMOND - AS						
DA 40	3340	TUBE DE PROTECTION CONTRE LA FOUDRE	DA451874100	USÉ PAR FROTTEMENT	20120319003	ONT
DIAMOND - CAN						
DA 20 A1	3245	TUBE	500X5TR67	FENDU	20120319007	ONT
DA 20 C1	2434	FERRURE DE RÉGLAGE D'ALTERNATEUR	2224120013	CASSÉE	20120215001	ATL
DA 20 C1	2720	PÉDALE	2227291400	FISSURÉE	20120203006	ATL
DA 20 C1	2820	CONDUITE D'ALIMENTATION CARBURANT	2228212001	FUITE	20120112005	ATL
DA 20 C1	8520	VILEBREQUIN	653164	CORRODÉ	20120116008	ONT
DORNIER						
328 300	2720	CÂBLE DE DIRECTION		MAL ACHEMINÉ	20120224002	QUÉ
EMBRAER						
EMB 500	2460	CONTACTEUR	SM400D17	DÉFECTUEUX	20120125002	QUÉ
ERJ 170 200 SU	2440	MODULE DE PUISSANCE EXTERNE	1701337C	BRÛLÉ	20120107003	QUÉ
ERJ 170 200 SU	2750	INDICATEUR DÉFAILLANCE VOLETS BECS		DÉFECTUEUX	20120105006	QUÉ
ERJ 170 200 SU	2780	FAISCEAU SORTIE ASYMÉTRIQUE		DÉFECTUEUX	20120213001	QUÉ
ERJ 170 200 SU	3251	COMMANDE D'ORIENTATION		RÉINITIALISÉE	20120301005	QUÉ
ERJ 170 200 SU	5320	SUPPORT FREIN DE ROUE	17010810401	FISSURÉ	20120107004	QUÉ
ERJ 170 200 SU	5320	SUPPORT FREIN DE ROUE	17010810401	FISSURÉ	20120107002	QUÉ

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
ERJ 170 200 SU	5797	FAISCEAU	17106001401	USÉ PAR FROTTEMENT	20120111001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2133	VANNE DE RÉGULATION ÉCHAPPEMENT	2142501	DÉFECTUEUSE	20120119005	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2750	INDICATEUR DÉFAILLANCE VOLETS		DÉFECTUEUX	20120130006	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2750	TUBE DE CONJUGAISON		DÉBRANCHÉ	20120221009	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2780	INDICATEUR DÉFAILLANCE BECS		DÉFECTUEUX	20120105007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2780	INDICATEUR DÉFAILLANCE BECS		DÉFECTUEUX	20120221007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2780	CAPTEUR BECS ASYMÉTRIQUES		DÉFECTUEUX	20120216002	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2780	CAPTEUR BECS ASYMÉTRIQUES	1702286B	DÉFECTUEUX	20120105008	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3140	ÉLÉMENT 2 AVIONIQUE MODULAIRE		DÉFECTUEUX	20120130007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3210	BOULON TRANSVERSAL	PN2821A0000XX	ENDOMMAGÉ	20120312013	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3610	SOUPAPE D'AIR DE SOUFFLANTE	10070863	DÉFECTUEUSE	20120312027	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	5610	PARE-BRISE	56100241	FISSURÉ	20120125007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	5610	PARE-BRISE	NP18730111	FISSURÉ	20120221006	QUÉ
EUROCOPTER DEUT						
BO105 S CDN BS 4	2140	ÉLÉMENT	TAS300A	HORS SERVICE	20120305004	ONT
EC 135P2PLUS	0	SUPPORT DE TRANSMISSION ARIS	L633M2010109	HORS SERVICE	20120319009	ONT
EC 135P2PLUS	6330	SUPPORT DE TRANSMISSION ARIS	L633M2010108	HORS SERVICE	20120208002	ONT
FAIRCHILD						
SA227AC	2100	SERVOVANNE	BYLB504371	FISSURÉE	20120209009	RPN
SA227AC	2750	POIGNÉE DE COMMANDE DES VOLETS	8497	FONCT. INTERMITTENT	20120312018	ONT
SA227CC	3230	CONDUITE HYDRAULIQUE	2781006003	FISSURÉE	20120125011	ONT
SA227DC	2400	CONTACT DE COUPLAGE BUS	8781K11	BRÛLÉ	20120312020	ONT
SA227DC	3120	COMMANDE SYST. ÉLECT. INSTRUMENTS DE VOL	6229222001	DÉFECTUEUSE	20120315005	RPN
FOUND BROTHERS						
FBA 2C1	3244	PNEU	10X35044PLY	USÉ	20120103016	PAC
GROB-WERKE						
G 120A	0	BLOC D'ENTRAÎNEMENT DES VOLETS	120A4280	USÉ	20120322006	RPN
G 120A	2731	SERVOCOMMANDE DE COMPENSATEUR	65006113	USÉE	20120302002	RPN
G 120A	2750	MICROCONTACT	MS252531	BON	20120131011	RPN
G 120A	2751	MICROCONTACT	MS252531	FISSURÉ	20120203012	RPN
G 120A	5753	BLOC D'ENTRAÎNEMENT DES VOLETS	120A4280	NEUF	20120118002	RPN
HAWKER SIDDELEY - UK						
HS 748 2A	2910	ROBINET D'ARRÊT HYDRAULIQUE	AIR48920	FUITE	20120301003	ONT
HUGHES						
369D	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	500P2100103	DÉTACHÉE	20120123005	PAC
369D	6230	PLATEAU OSCILLANT DE ROTOR DE QUEUE	369D	USÉ	20120123006	PAC
369D	6500	PALIER	NPN	USÉ	20120215011	PAC

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
LEARJET						
45	3010	GAINE D'ANTIGIVRAGE	6630100007007	USÉE PAR FROTTEMENT	20120301011	PAC
45	3230	VERROU TRAIN RENTRÉ ATT. PRINCIPAL	6632303004006	DÉFECTUEUX	20120130008	ONT
45	5412	JOINT ÉTANCHÉITÉ GAINE CLOISON PARE- FEU	316154	DÉTÉRIORÉ	20120309002	RPN
60	2910	TUBE	6000100184	FISSURÉ	20120102001	ONT
60	3233	ENTRETOISE CONIQUE	24410071	FISSURÉE	20120209006	ATL
LOCKHEED						
382G	5330	REVÊTEMENT FUSELAGE		MAL FIXÉ	30120320001	PAC
PILATUS - SW						
PC 12 45	2216	SERVOMOTEUR DE DIRECTION	65000560080	DÉFECTUEUX	20120111011	ONT
PC 12 45	2730	BUTÉE	5552012186	MANQUANTE	20120110003	ONT
PC 12 45	3260	CONTACT DE SORTIE	UNAVAILABLE	DÉFECTUEUX	20120109009	RPN
PC 12 45	3297	FIL	G21C24	CASSÉ	20120214005	ONT
PC 12 47	2710	AILERONS		RAIDES	20120222010	ONT
PC 12 47E	2215	SERVOCOMMANDE	65001900101	DÉFECTUEUSE	20120215009	ONT
PC 12 47E	2400	BOÎTE DE JONCTION ÉLECTRIQUE	974033814	DESSERRÉE	20120306008	ONT
PC 12 47E	5720	COUDE SPÉCIAL À 45 DEGRÉS	9462265555	FISSURÉ	20120124001	ONT
PIPER						
PA23 250	3246	DEMI-ROUE		FISSURÉE	20120307008	PAC
PA23 250	3246	DEMI-ROUE	16106900	FISSURÉE	20120307009	PAC
PA28 140	5711	LONGERON INTÉRIEUR GAUCHE	62054000	FISSURÉ	20120202006	ONT
PA31	8011	DÉMARREUR		INTERMITTENT	20120205002	RPN
PA31 350	0	ROUE DE VENTILATEUR	751817	CASSÉE	20120119010	PAC
PA31 350	0	MANOCONTACT	94E421	EN PANNE	20120116012	PAC
PA31 350	3245	CHAMBRE À AIR DE PNEU AVANT	923150	TROUÉE	20120201004	PAC
PA31 350	3245	CHAMBRE À AIR DE ROUE AVANT	XA1AD	FENDUE	20120206007	PAC
PA31 350	3245	CHAMBRE À AIR DE ROUE AVANT	923150	ARRACHÉE	20120131008	PAC
PA31 350	7600	CÂBLE DES GAZ	24894002	CASSÉ	20120120008	PAC
PA44 180	3211	TOURILLON	6704015	DESSERRÉ	20120123009	RPN
RAYTHEON						
HAWKER 900XP	2916	ACCOUPLEMENT (TUBE EN Y)	ACM22372	USÉ	20120127003	RPN
ROBINSON						
R44	2435	DÉMARREUR	14912HTH	FISSURÉ	20120104002	RPN
R44	7322	CÂBLE	C5227	CASSÉ	20120120003	RPN
R44 II	2410	ALTERNATEUR	D7481ALU85219	USÉ	20120224008	RPN
R44 II	2410	ALTERNATEUR	D7481ALU85219	USÉ	20120224009	RPN
R44 II	2435	DÉMARREUR	14924HTH	DESSERRÉ	20120104003	RPN
R44 II	2822	POMPE CARBURANT	LW15473	FUITE	20120204003	RPN
R44 II	6730	SERVOCOMMANDE	D2121	FUITE	20120229004	RPN
R44 II	7414	MAGNÉTO	10600646201	DÉFECTUEUSE	20120204002	RPN
R44 II	8100	COLLECTEUR	D7301	FISSURÉ	20120206004	RPN
ROCKWELL COLLINS						
114	5711	LONGERON		FISSURÉ	20120228018	QUÉ
690A	2435	ENSEMBLE ADAPTATEUR DE RACCORDEMENT	23065504	FISSURÉ	20120127011	RPN
SHORT & HARLAND						
SD3 60	2750	CÂBLE DE COMMANDE DES VOLETS	SD3452606XA	EFFILOCHÉ	20120312022	PAC

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
SIKORSKY						
S76A	7421	EXCITATEUR D'ALLUMAGE	9550176020	DÉFECTUEUX	20120312021	PAC
S76C	3397	PINCE		COURT-CIRCUIT	20120309006	PAC
S92A	0	PALIER	SB1149101	USÉ	20120319008	ATL
S92A	0	PIGNON	9235115171041	HORS SERVICE	20120316002	PAC
S92A	2297	CONTACT DE PÉDALE DE DIRECTION	BZ2RDSA2S	CASSÉ	20120228020	ATL
S92A	2612	DÉTECTEUR DE FLAMME	9231004802105	USÉ	20120227007	ATL
S92A	2917	MANOCONTACT DIFFÉRENTIEL	9265004801102	FUITE	20120228017	ATL
S92A	3160	PANNEAU DE COMMANDE D'AFFICHAGE	9260001801107	DÉFECTUEUX	20120220006	ATL
S92A	6310	PALIER	SB1074101	HORS SERVICE	20120228019	PAC
S92A	6310	PALIER	SB1074101	HORS SERVICE	20120228021	PAC
S92A	6520	BOÎTE DE TRANSMISSION	9235706300	DÉCOLORÉE	20120220003	ATL
S92A	7931	MOTEUR	CT78	HAUTE PRESSION	20120220007	ATL
SWEARINGEN						
SA226TC	5741	FERRURE DE FIXATION	2722121	FISSURÉE	20120223005	RPN
SA226TC	5741	FERRURE DE FIXATION D'AILE	2722123	FISSURÉE	20120223004	RPN
VANS						
RV6A	5320	MARCHE		FISSURÉE	20120104011	ONT
VIKING CANADA						
DHC 6 400	1000	POULIE	FL3C62	NEUVE	20120111010	PAC
DHC 6 400	3412	SONDE DE TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE	12901220001	NEUVE	20120130014	PAC
MOTEUR						
ALLISON						
250-C20	7210	RÉDUCTEUR	3024780	HORS SERVICE	20120105004	ONT
250-C20	7321	RÉGULATEUR DE CARBURANT	23070606	DÉFECTUEUX	20120104010	PAC
250-C47B	7210	PALIER N° 5	6871505	DÉFECTUEUX	20120123007	PAC
250-C47B	7230	VOLUTE	23065593	FISSURÉE	20120229008	PAC
250-C47B	7250	TURBINE	23063354	MANQUANTE	20120322009	PAC
AVCO LYCOMING						
IO-360-B1B	8520	CORPS DE POUSSOIR	72877	CASSÉ	20120313002	RPN
IO-540-AB1A5	8530	CYLINDRE	LW13870	GRIPPÉ	20120306009	RPN
LTIO-540-J2BD	7414	ENSEMBLE PROTECTEUR/FAISCEAU	M2918	FRACTURÉ	20120223011	PAC
LTIO-540-J2BD	7933	CLAPET, COMMANDE TEMPÉRATURE	AEL19600	CASSÉE	20120224003	RPN
LTIO-540-J2BD	8510	CARTER MOTEUR		HORS SERVICE	20120210006	RPN
LTO-360-E1A6D	8530	BAGUES		CASSÉES	20120223001	PAC
LTS-101-700D-2	2913	POMPE HYDRAULIQUE	704A34310006	HORS SERVICE	20120322001	PAC
LTS-101-700D-2	8300	BOULON/ ENTRAÎNEMENT ENGRENAGES	408111906	CISAILLÉ	20120125019	RPN
O-235-L2C	8520	CARBURATEUR	105267	RESTE COLLÉ	20120120004	PAC
O-235-L2CM	8520	CARTER MOTEUR	LW13282	FISSURÉ	20120106002	RPN
O-320-E2D	2434	FERRURE D'ALTERNATEUR	76906	CASSÉE	20120215004	QUÉ
O-360-A4M	7414	MAGNÉTO	4370MODF	HORS SERVICE	20120228015	RPN
TIO-540-A2B	8120	SOUPAPE DE DÉCHARGE	LW1277B	CASSÉE	20120306004	ONT
TIO-540-A2C	7414	BLOC DE DISTRIBUTION	10391586	NEUF	20120209002	QUÉ
TIO-540-A2C	7414	BLOC DE DISTRIBUTION	10391586	NEUF	20120209005	QUÉ

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
TIO-540-A2C	7414	MAGNÉTO	1034929001	NEUVE	20120209003	QUÉ
TIO-540-AJ1A	7800	ACCOUPLEMENT	S19211	CASSÉ	20120227005	RPN
CFM INTERNATIONAL						
CFM56-5A5	2435	VANNE DE DÉMARRAGE	32915562	ENDOMMAGÉE	20120125009	QUÉ
CFM56-7B27/3	2821	MANOCONTACT DIFFÉRENTIEL CARBURANT	QA07995	NORMAL	20120201001	RPN
GARRETT						
TPE331-11U	7230	CARTER CHAMBRE DE COMBUSTION	310668	FRACTURÉ	20120109012	ONT
TPE331-11U	7712	PONT DE COURONNE DE COUPLE	31071001	DÉFECTUEUX	20120125012	ONT
TPE331-12UHR	7250	ÉCROU DE TURBINE	31080661	NEUF	20120201003	ONT
GENERAL ELECTRIC						
CF34-10E5A1	7200	TUBE CENTRAL DE MISE À L'AIR LIBRE	3413201501	DÉFORMÉ	20120104012	RPN
CF34-3A	7830	VÉRIN À VIS	32725702	CASSÉ	20120207005	QUÉ
CF34-3A1	7200	MOTEUR		VIBRATIONS	20120118007	QUÉ
CF34-3B	7110	CAPOT COULISSANT INVERSEUR DE POUSSÉE		TOMBÉ	20120214004	QUÉ
CF34-3B1	7530	MOTEUR	CF343B1	DÉFECTUEUX	20120118003	QUÉ
CF34-8C5	7230	COMPRESSEUR		DÉCROCHAGE	20120126006	QUÉ
CF34-8C5	7532	SOUPAPE DE PURGE OPÉRATIONNELLE	32915522	DÉFECTUEUSE	20120118004	QUÉ
CF6-80C2B6F	7697	MOTEUR	CF680	ARRÊT	20120124005	QUÉ
HONEYWELL						
AS907-1-1A	7110	PANNEAU DE CANAL DE SOUFFLANTE EXT.		DESSERRÉ	20120223003	ONT
TFE731-20BR-1B	7314	POMPE CARBURANT ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR	30607604	NEUVE	20120213002	PAC
TFE731-50R	8300	CARTER ENTRAÎNEMENT ACCESSOIRES	PN30608081	USÉ	20120125013	RPN
PRATT & WHITNEY - CAN						
JT15D-4	7250	TURBINE HAUTE PRESSION		DÉFECTUEUSE	20120124002	ATL
PT6-65B	7250	EXTRÉMITÉS D'AUBES DE TURBINE DE COMP.		ENDOMMAGÉES	20120202002	ATL
PT6A-21	7230	PALIER		DÉFECTUEUX	20120118001	ATL
PT6A-34	7230	AUBE DE TURBINE DE COMPRESSEUR		DÉFECTUEUSE	20120125015	PAC
PT6A-42A	7210	RÉDUCTEUR		FUITE	20120124007	ATL
PT6A-64	7300	RÉGULATEUR DE CARBURANT		DÉFECTUEUX	20120129001	QUÉ
PT6A-67B	7920	CONDUITE D'HUILE	5771112107	DESSERRÉE	20120119011	ONT
PW123E	2840	MANOCONTACT DIFFÉRENTIEL	5905588	HORS SERVICE	20120313001	RPN
PW123E	7712	INDICATEUR DE SIGNAL DE COUPLE	3014403	DÉFECTUEUX	20120119003	ONT
PW150A	7931	TRANSDUCTEUR DE PRESSION D'HUILE		MAUVAIS FONCT.	20120202010	ONT
PW615F-A	7930	TRANSDUCTEUR DE PRESSION D'HUILE	APTE304A250G	NEUF	20120228011	RPN
PRATT & WHITNEY - USA						
JT8D-15A	7510	CONDUITE	8078831	FISSURÉE	20120112007	ONT
JT8D-17	7250	TURBINE		ENDOMMAGÉE	20120127010	RPN
JT9D-7J	7321	VÉRIN DE COMMANDE	60B962005	CASSÉ	20120126002	QUÉ
PW4060	7250	AUBE 2e ÉTAGE TURBINE HAUTE PRESSION		FRACTURÉE	20120120002	QUÉ
PW4060	7722	MOTEUR	PW4060	POMPAGE	20120125001	QUÉ

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	Nº RDS	Rég.
ROLLS ROYCE - UK						
TAY 610-8	7230	10e ÉTAGE COMPRESSEUR HAUTE PRESSION	JR18750	FISSURÉ	20120221008	QUÉ
TELEDYNE CONTINENTAL						
IO-520-D	7120	PATTE DE BÂTI MOTEUR	539518	CASSÉ	20120117004	RPN
IO-550-D	8530	ÉCROU DE GOUJON TRAVERSANT DE CYLINDRE	652541	HORS SERVICE	20120103015	ONT
O-470-K	7322	CARBURATEUR	104893	HORS SERVICE	20120301014	RPN
O-470-U	8530	ENSEMBLE CYLINDRE	655468A8	NEUF	20120227014	RPN
TSIO-520-C	8530	SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT	637781	COLLÉE	20120215002	RPN
TURBOMECA						
ARRIEL 1B	7321	RÉGULATEUR DE CARBURANT	164540120	RÉVISÉ	20120217008	QUÉ
HÉLICE						
HAMILTON STANDARD						
14SF-7	6110	PALE	SFA13M1R0AD	FRACTURÉE	20120223002	ATL
14SF-7	6111	CAGE EXTÉRIEURE	7823011	DÉTÉRIORÉE	20120302003	ATL
HARTZELL						
HC-B3TN-3AF	6111	PALE D'HÉLICE		FISSURE POSSIBLE	20120321008	RPN
HC-B4MP-3C	6122	RÉGULATEUR D'HÉLICE	8210310B	RÉVISÉ	20120206003	RPN
MCCAULEY						
1A103/TCM6758	6100	PLAQUE D'ACIER	B7287	ENDOMMAGÉE	20120307003	ONT
3GFR34C703	0	FAISCEAU DE FILS	B40531	BRÛLÉ	20120113014	ATL
4HFR34C652	6111	PALE	CFRL250103	USÉE	20120215010	ONT
4HFR34C652	6114	MOYEU	A163356	HORS SERVICE	20120302006	PAC
ÉQUIPMENT						
AEROQUIP						
AE2463509G01	3230	CONDUITE RENTRÉE TRAIN PRINCIPAL	1013880167	ENDOMMAGÉE	20120130010	ONT
AIR TRACTOR						
MODEL850	3800	BOÎTIER DE COMMANDE	850504001001	RÉPARÉ	20120227016	PAC
ARTEX						
4535002	2562	CONTACTEUR À INERTIE		HORS SERVICE	20120307005	RPN
4535002	2562	CONTACTEUR À INERTIE		HORS SERVICE	20120307006	RPN
4535002	2562	CONTACTEUR À INERTIE		HORS SERVICE	20120315004	RPN
4535002	2562	CONTACTEUR À INERTIE		HORS SERVICE	20120316008	RPN
4536603	2562	CONTACTEUR À INERTIE	4526506	DÉFAILLANCE	20120106006	PAC
BELL TEXTRON - CAN						
222040003111	6330	CARTER SUPÉRIEUR	222040061105	EN ÉTAT DE SERVICE	20120314009	PAC
BELL TEXTRON - USA						
205030220	5101	GLISSIÈRE DE PORTE	205030220010	NEUVE	20120308004	PAC
206	5330	REVÊTEMENT LATÉRAL	2060330031055	NEUF	20120308005	PAC
206033412	5120	SUPPORT DE PALIER	2060334120015	NEUF	20120316009	PAC
BOEING						
6573761110	3213	CYLINDRE INTÉRIEUR	65611620	RÉVISÉ	20120320004	ONT
BOMBARDIER						
10053600010	4900	GROUPE AUXILIAIRE DE BORD		NON ÉTANCHE	20120227003	QUÉ
DHC8102	5755	VÉRIN DE DÉPORTEUR	A44700009	FISSURÉ	20120229006	RPN
CHAMPION						
123929	8520	CONDUITE DE PRESSION D'ADMISSION	123929	FISSURÉE	20120221011	PAC

Marque/ Modèle	Jasc	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
DEHAVILLAND - CAN						
02T0115300	5210	CORPS DE PALIER INFÉRIEUR	02T10325	FISSURÉ	20120208001	PAC
C3US200	3246	AMORTISSEUR	C3U20711	DÉSINTÉGRÉ	20120208004	ONT
EUROCOPTER DEUT						
BK117B2	7321	VÉRIN LINÉAIRE	1564T1009	RÉPARÉ	20120131010	RPN
HAMILTON SUNDSTRAND						
770705C	2450	RÉGULATEURS PUISSANCE À SEMI-CONDUCT.	772707A	BRÛLÉS	20120111006	QUÉ
HELI-LYNX						
ADCFILTER	7261	DÉTECTEUR DE LIMAILLE ADC	2031	ENDOMMAGÉ	20120227017	RPN
HONEYWELL						
383650	8011	BRIDE	353745	INSPECTÉE	20120209008	PAC
TFE73140AR	2435	DÉMARREUR-ALTERNATEUR	230650181	SURCHAUFFE	20120221010	ONT
MECHANICAL PRODUCTS						
6111	5347	FIL DE SÉCURITÉ		DÉPANNÉ	20120221001	ATL
PRATT & WHITNEY - CAN						
PT6A67B	2435	DÉMARREUR-ALTERNATEUR	23085024	RÉVISÉ	20120130009	RPN
TELEDYNE BENDIX						
106006169	7414	PALIER	1081806	USÉ	20120126014	PAC
10600646201	7414	BLOC DE DISTRIBUTEUR	10357426	DESSERRÉ	20120111004	PAC
10600646201	7414	ENGRENAGE DE DISTRIBUTEUR	ES10357586	DESSERRÉ	20120111005	PAC
WOODWARD						
7665009805	6114	PISTON	41012001	USÉ	20120201005	PAC
PIÈCE NON APPROUVÉES						
HONEYWELL						
383650	2000	BRIDE	353745	INSPECTÉE	20120209008	PAC

Administration centrale

Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ont.) K1A 0N8

Tél. : 613-952-4357

Bureau régionaux

Atlantique

Transports Canada
95 rue Foundry, 6ième étage
Moncton (N.-B.) E1C 5H7

Tél. : 1-800-387-4999

Prairies et Nord

Transports Canada
344 rue Edmonton
Winnipeg (Man.) R3C 0P6

Tél. : 204-983-3152
1-888-463-0521

Ontario

Transports Canada
4900 rue Yonge, suite 400
Toronto (Ont.) M2N 6A5

Tél. : 416-952-0230

Québec

Transports Canada
700 Leigh Capreol
Dorval (Qc) H4Y 1G7

Tél. : 514-633-3319

Pacifique

Transports Canada
800 rue Burrard, suite 620
Vancouver (C.-B.) V6Z 2J8

Tél. : 604-666-3518

Pour commander des publications et des formulaires

Amérique du Nord :	1 888 830-4911
Région de la capitale nationale :	613 991-4071
Télécopieur :	613 991-2081
Courriel :	MPS@tc.gc.ca

Sites Web de l'aviation civile

Information de l'aviation civile
www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/menu.htm

Maintien de la navigabilité
www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/certification/maintien-menu-1432.htm

Règlement de l'aviation canadien (RAC)
www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/servreg/rac/menu.htm

Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)
www.tc.gc.ca/cawis-swimn

Alertes à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC)
www.tc.gc.ca/aviation-civile-alerte-securite

Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)
www.tc.gc.ca/swrds